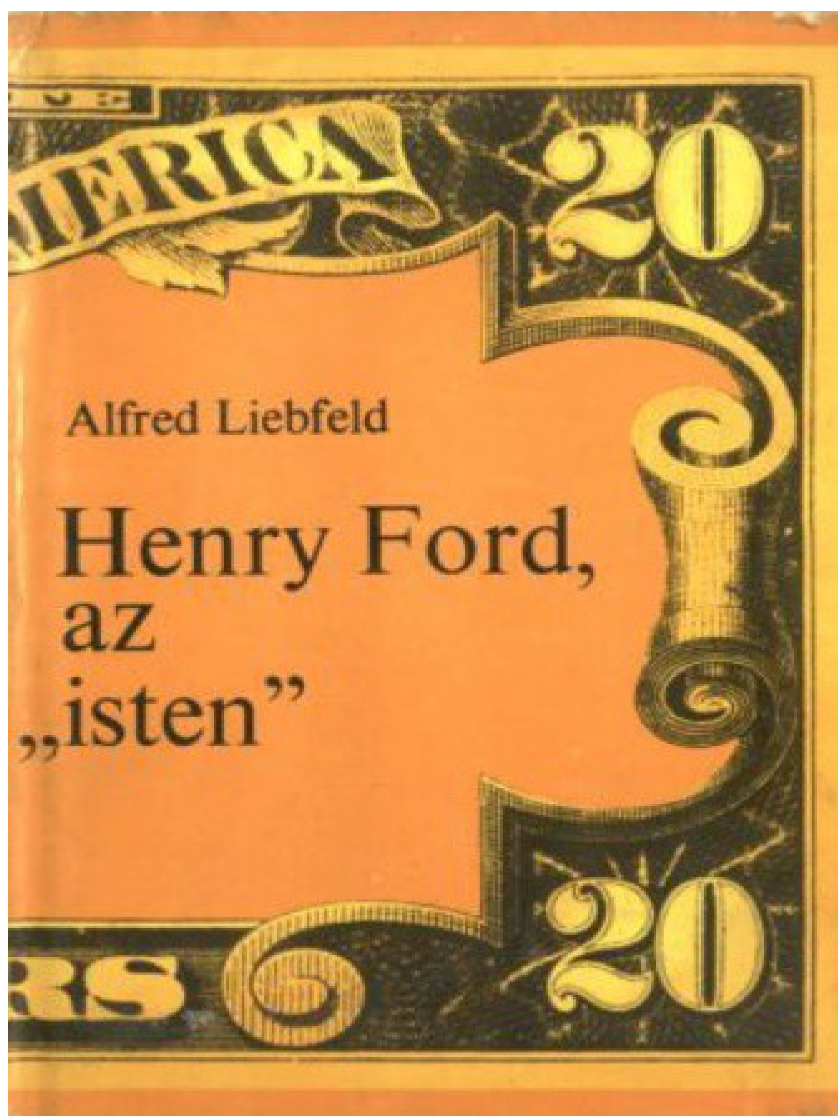

MERICA
20
Alfred Liebfeld
Henry Ford,
az
„isten”
RS
20

Alfred Liebfeld

Henry Ford az »Isten«

KOSSUTH KÖNYVKIADÓ/ 1973

A mű eredeti címe:
Alfred Liebfeld HENRY FORD − LEGENDA I RZECZYWISTOSC
Ksiqzka i Wiedza, Warszawa 1970
Fordította: Dr. Pfeifer Dániel

ELSŐ RÉSZ

A KEZDET

1. A FARM

A XVIII. és XIX. század fordulóján az Egyesült Államokban nem volt könnyű élete annak a fiúnak, akit a gépek vonzottak és aki a mechanikusságra akarta adni a fejét. Tiszteletre méltó csak a farmeri foglalkozás volt. Azt kívánta az embertől, hogy arcának verejtékével végezze a munkáját, a földművelést viszont maga az Úristen parancsolta az embereknek − különösen az amerikaiaknak.

De az idő megtette a magáét. Egészen más korban látta már meg a napvilágot Henry Ford, egy Michigan állambeli, közepesen jómódú farmer fia. Ekkor már az 1863. évet írták, még tartott a polgárháború, amely később az iparilag fejlett Észak győzelmével végződött a négerek rabszolgamunkájára épült gazdasági rendszere mellett csökönyösen kitartó Dél fölött. Az ipar rohamos fejlődése és a termelés gépesítése nem maradhatott hatás nélkül az Egyesült Államok mezőgazdaságára sem. A múlt évszázad második felének amerikai farmerei már szívesebben fogadták elődjeiknél a gépeket, mert hiszen ezek megkönnyítették munkájukat, és növelték a falusi gazdaságok hozamát. Az „isten kegyelméből" született mechanikusokra már nem néztek ferde szemmel, nem tekintették őket „hitehagyottaknak".

Henry Ford apja, William Ford 1847-ben vándorolt ki az éhínségtől sújtott Írországból az Egyesült Államokba. Nem volt azonban sem ír, sem katolikus. A család több nemzedéken át ragaszkodott a protestáns valláshoz. Azt, hogy Ford mennyire nem szerette a katolikusokat, mi sem bizonyítja jobban az általa sokszor hangoztatott régi mondásnál:

„Török, zsidó, ateista,
kedvesebb, mint a pápista."

William Fordnak és apjának − Írországban mindkettőjüket a nagybirtokosok zsákmányolták ki − egész életében az volt az álma, hogy egy darab földet magáénak mondhasson. Margaret, a jövendőbeli gyáros néhány évvel fiatalabb húga, nemegyszer mondta:

− Apánk szívesen emlékezett vissza, milyen büszke volt ő maga és nagyapánk

arra, hogy saját földjük van és saját fedél van a fejük fölött. Amerika már csak azért is a csodák országa volt számukra, mert az ember ott tulajdonosa lehetett annak a földnek, amelyen lakott és amelyet megművelt.

William Ford nem takarékoskodott erejével és nem vonakodott semmiféle munkától, csak hogy valami pénzt szerezzen és művelni tudja farmját. Ügyes ács lévén bizonyos ideig a vasútépítésnél dolgozott. 1850-ben Patrick O'Herne tehetős farmernél talált munkát, ahol megismerkedett jövendőbeli feleségével, Mary Litogottal. Az árva leányt a gyermektelen O'Herne házaspár örökbe fogadta. 1861-ben keltek egybe, majd rövid idő elteltével beköltöztek abba a házba, amelyet William Ford és sógora épített. A tízszobás, emeletes épület elég tágas volt ahhoz, hogy annak fedele alatt otthonra találjanak az örökbe fogadó szülők és mellettük Ford mind több személyt számláló családja is.

Mary Ford nyolc gyermeknek adott életet, ezek közül kettő azonban már csecsemőkorban meghalt. A hat élő gyermek között Henry volt a legidősebb. Mary Ford sem energia, sem szorgalom tekintetében nem maradt el férje mögött, márpedig akkoriban a farmerfeleségeknek sok munkájuk volt: főztek, mostak, vajat köpültek, szappant főztek, gyertyát öntöttek, kötöttek, felső és alsó ruházatot varrtak, befőztek, művelték a zöldségeskertet, ellátták az aprójószágot − minderre kellett, hogy időt szakítsanak maguknak. Ha elgondoljuk, hogy Mary Fordnak ezen felül gondoskodnia kellett nyolcvanéves örökbe fogadó anyjáról is, csodálattal kell adóznunk neki azért, hogy mindezek mellett még arra is volt ideje, hogy legidősebb fiát megtanítsa olvasni, még mielőtt iskolába kezdett volna járni.

A kis Henry a szomszéd gyermekek társaságában cseperedett fel. Szorgalmas tanuló volt, számtanból igen jó jegyei voltak, a helyesírással azonban mindig hadilábon állt, és azzal egészen élete végéig küszködött. A magasabb osztályokban a tanulók megismerkedtek a jelentősebb angolszász írókkal és költőkkel. A Dickens, Tennyson és Scott műveiből készült válogatások ugyan csak töredékes képet nyújtottak számukra anyanyelvük prózájáról és költészetéről, de a tantervkészítők alapjában véve nem is törekedtek másra. A tanítóknak az volt a feladatuk, hogy beoltsák az ifjúságba a meggyőződést az angolszászok felsőbbrendűségéről és arról, hogy ők az Egyesült Államok jogszerű urai.

A fiatal Ford érdeklődése a gépek, a szerkezetek és „minden iránt, ami önmagától forog”, már egészen fiatal korában felébredt.

William Fordot minden bizonnyal az új farmernemzedékhez sorolhatjuk, már csak azért is, mert fiának „mesterkedéseit" nem nézte ferde szemmel. Sőt mi több, alkalmat adott neki arra, hogy saját otthonában élje ki magát. Henry legszívesebben a kovácstűzhely mellett dolgozott, kocsikat, ekéket, mezőgazdasági szerszámokat javított, és egyre nagyobb találékonyságról tett tanúbizonyságot. A fiatal fiú büszkesége a farm kerítéskapujának „távvezérlésű”

kinyitása és becsukása volt, mert úgy ment végbe a ki és behajtás, hogy nem kellett leszállni a kocsiról.

Amikor tizenhárom éves születésnapjára zsebórát kapott ajándékba, a fiú életében új korszak kezdődött. Hiszen úgy szerette szétszedni, majd megint összerakni a legkülönbözőbb szerkezeteket, hogy testvérei elrejtették előle játékaikat. Nem sok idő telt bele és már ő javította a közelebbi és távolabbi szomszédok óráit és zsebóráit.

Ford „Életem és működésem" című könyvében azt állítja, hogy az órákat ingyen javította. Sőt mi több, bár apja azt kívánta, hogy munkájáért kérjen díjazást, elszökött hazulról és éjjelente javította az órákat. Margaret húga azonban Fordnak erről a „jótékonysági" hajlamáról is lerántotta a leplet. Azt írja, hogy maga William Ford is készségesen segített szívességből szomszédainak, és rosszallotta volna, ha fia pénzt fogad el tőlük. Mindehhez hozzátette végül, hogy „arra pedig egyáltalában nem emlékszik, hogy Henry bátyja éjjelente javította volna az órákat".

Az igazmondó Margaret minden bizonnyal nem tudta, hogy Henry Ford a későbbi időben tudatosan törekedett arra, hogy az egész világot meggyőzze: cselekedeteiben az altruizmus és a másokon való segítés készsége vezette.

Ford hamis önarcképének megrajzolásakor nemegyszer tért vissza a családi farmhoz, és nagy figyelmet szentelt anyjának. Azt állította, hogy anyja oltotta belé azokat az erkölcsi elveket, amelyekhez egész életében tartotta magát. Anyjáé az érdem azért is, hogy a Ford család követésre méltó példa lehetett a későbbi nemzedékek szemében. Amikor Ford idealizálta anyjának képét, nemcsak érzelmei vezették, hanem az a törekvés is, hogy népszerűsítse azokat a megrendíthetetlen erkölcsi elveket, amelyeket − úgymond − a szülői házból hozott magával.

Ezek az elvek nem voltak túlságosan bonyolultak: „Az első a kötelesség, csak azután jön a szórakozás!", „Sajnálj meg másokat, de ne sajnáld magadat!", „A száj beszennyezése hazugsággal, büntetésre méltó vétek!", „Egyetlen rossz cselekedet sem marad büntetés nélkül!"

Mindezek az erkölcsi tanítások megtalálhatók az elemi iskolai tankönyvekben, Ford azonban úgy ismételgette azokat, mintha valami rendkívül eredetit mondott volna velük.

Ford édesanyja 1876-ban halt meg. Halálát az egész család súlyos veszteségnek érezte, idővel azonban a háziasszony szerepébe mind jobban beletanult Fordnak már említett Margaret húga. Neki köszönhetjük a családi farmon folyó élet leírását.

„Életünk nem volt olyan romantikus és színes, de nem is gürcöltünk túl nehezen" − írta Margaret, aki ezzel minden bizonnyal sokkal közelebb járt az igazsághoz, mint bátyja kiszínezett visszaemlékezéseiben.

A már említett 1876. évben Ford nem csak első óráját kapta meg, hanem ekkor találkozott első ízben önjáró gépjárművel az úton. Apjával együtt éppen Detroitba hajtott, amikor meglátott egy lokomobilt, amint az országúton „saját erejéből" haladt. Ezt az élményét élete végéig nem felejtette el.

Nem történik meg gyakran, hogy valaki már tizenhat éves korában tudja, mire van az életben predesztinálva. Igaz, persze, hogy abban az időben különösen falun, ez a kor már a felnőtté válás határán volt. Henry Ford sokkal korábban tudta a vele egykorúaknál, hogy mit akar elérni. Úgy döntött, hogy elhagyja a farmot és gépműhelyben keres magának munkát. Tudta, hogy engedékeny apja nem fog akadályokat gördíteni útjába.

William Ford fiának elhatározását minden lelkesedés nélkül fogadta. Túlságosan is jól emlékezett még fiatal korának nyomorára Írországban, és így azután nagyon jól tudta értékelni mindazt, amit Amerikától kapott − a saját farmot, a házat, a viszonylagos jólétet, polgártársainak megbecsülését. Ezért bizony belső vívódások árán adta föl azt a reményét, hogy utána legidősebb fia veszi át a gazdaságot. Mind ez ideig azért nem ellenkezett fiával, mert úgy vélte, hogy a gépek idővel kipárolognak fejéből, és igazi farmer válik belőle. William Ford azonban látva fiának elszánt arckifejezését, megértette, hogy a meggyőzéssel már elkésett.

Henry Fordot 1879 decemberében már Detroitban találjuk, amely már akkoriban is nagy ipari központ és több, mint százezer lakosú város volt. A nem túlságosan magas, sovány, de ugyanakkor erős és izmos fiatalember minden nehézség nélkül bekerült ipari tanulónak az egyik gyárba, ahol folyami hajók számára gyártottak motorokat. Évek múltán az egyik vállalkozó szellemű riporter felkutatott egy olyan munkást, aki úgy emlékezett vissza az akkori idők Fordjára, mint jó képességű és szorgalmas dolgozóra. Emlékezete szerint Ford azonban „nem szakadt" meg a munkában, és kihasznált minden alkalmat arra, hogy „a műhelyben csavarogjon és megfigyelje mások munkáját". Néhány évvel ez után persze már jóval több alkalma volt annak megfigyelésére, mit és hogyan csinálnak mások. Mint teljesen szakképzett, „felszabadult" iparost a vállalat továbbra is alkalmazta. Innen járta a partvidéket és a nagyobb farmokat, ahol gőzgépeket és belső égésű motorokat szerelt fel és javított. Még mindig nem égette azonban fel maga után a hidat, és nem szakította meg kapcsolatait a Detroittól nem egészen tíz kilométerre fekvő apai farmmal.

Huszonnégy éves volt, amikor már teljesen beleélte magát az olyannyira kedvelt gépészi foglalkozásba, de ennek ellenére, saját akaratából tért rá a

„visszavezető útra”. Hirtelen otthagyta a várost és otthon termett az apai farmon. Nehéz megmondani, mi idézte elő ezt a gyors változást: vajon a vágyakozás a családi otthon után, vagy pedig az, hogy valaki rábeszélte erre a lépésre.

William Ford úgy megörült fia visszatérésének, hogy a farm területéből kiszakított számára tizenhat hektárt, és neki ajándékozott egy cséplőgépet is. Úgy látszott, hogy a tékozló fiú most már véglegesen letelepedett a faluban. 1885 telén megismerkedett Clara Bryanttal, a szomszéd farmer tizennyolc éves leányával. Az energikus, élénk leánynak tetszett az „eszes és komolyan gondolkodó” Henry Ford. Ő viszont mintegy ösztönösen megérezte Clarában eszményi élettársát. A falusi hagyományoknak megfelelően udvarolgatott választottjának: szánt ajándékozott neki, amelyen azután bejárta vele a környéket, elkísérte a táncmulatságokra a falusi vendéglőbe. Ebben az időben tanulta meg az akkoriban divatos táncokat, a négyest, polkát, valcert és a régi skót táncokat.

Ford leendő felesége hitt választottja képességeiben, és érdeklődést mutatott technikai ambíciói iránt. De ha valaki akkoriban azt mondja neki, hogy nemsokára mindketten a városba költöznek, nem örült volna. Egyelőre azonban még semmi jel sem mutatott erre a vállalkozásra, a fennmaradt egyetlen levél, amelyet vőlegényétől kapott, Ford őszinte szerelmének bizonysága, de egyúttal annak is, hogy Ford egyáltalában nem törődött a helyesírással.

1888 áprilisában keltek egybe. A saját telkükön fekvő egyszerű téglaépületbe költöztek be, és már az első naptól kezdték a pénzt félrerakni. Ebből a szempontból is egymásra találtak. Úgy tűnt, hogy Ford ismét beleéli magát a falusi életbe. Apja is szentül meg volt győződve arról, hogy fia végleg visszatért a tisztes farmeri kötelességek útjára. Henry Ford azonban hamarosan eloszlatta ezeket az illúziókat. Mindjobban meggyőződött ugyanis arról, hogy nem farmernek teremtették. Ebben a belső vívódásában a „sokoldalú mester” döntően fölébe került a „botcsinálta” mezőgazdának.

Viszonylag ősszel érezte magát a legjobban, amikor cséplőgépével járta a környező farmokat, ami a megelégedettség mellett még mellékkeresetet is jelentett számára. Míg azonban szomszédai istennek tetsző cselekedetnek tekintették, ha az eke szarvát fogva lépdeltek a barázdában, Ford szabad idejének nagy részét arra fordította, hogy olyan önjáró ekét szerkesszen, amelynél a ló gőzgéppel helyettesíthető. Ez persze nemigen sikerült neki: vállalkozása a falusi viszonyok között előre kudarcra volt ítélve.

A Ford házaspár 1891 szeptemberében vett búcsút a farmeri élettől. A feleség könnyekkel szemében, a férj viszont elégedetten, mert tudta, hogy helyes útra lépett. Az öregedő apa nem tehetett mást, mint eltemette reményeit.

Detroitban a jó képességű fiatal mechanikus gyorsan állást kapott az Edison Illuminating Company cégnél, amely villamos árammal látta el a várost. Az edisoni villamosműveknél tizenegy évig dolgozott mint tisztelt és megbecsült mechanikus.

1892-ben Charles Duryea − ugyancsak farmerfiú − megépítette az első

amerikai automobilt. Ez a siker nem egy mechanikust elkápráztatott az Egyesült Államokban, és Fordnak is sok álmatlan éjszakát okozott. Falta a napisajtóban és a népszerű folyóiratokban ezzel a témával foglalkozó cikkeket. Valóban nehéz körülmények között tűzte ki maga elé azt a nagyra törő célt, hogy megépíti saját autóját. Mivel nem volt abban a helyzetben, hogy otthagyhatta volna munkáját az Edison Illuminating Companynél, minden szabad percét kísérleteire fordította, nem is beszélve az ébren töltött éjszakákról. Szerszámai primitívek voltak, és nemegyszer alkalmatlanok ennek a munkának az elvégzésére. A szerszámokat sokszor kellett pótolnia a mechanikus „aranykezével". A többi rajongó úttörőhöz hasonlóan neki sem álltak rendelkezésére még kézikönyvek, útmutatók vagy már kidolgozott eljárások. Kizárólag a sajtóban megjelent általános megjegyzésekre és leírásokra támaszkodott. Maga végezte a véget nem érő próbákat és kísérleteket, s nem szegték kedvét az örökös kudarcok. Minden apró tökéletesítés és minden eredményes kísérlet új erőt adott neki.

2. AZ ELSŐ SIKEREK

Charles King olyan jelentős mértékben járult hozzá Henry Ford életútjának alakulásához, hogy a vele való barátságot Ford a gondviselés rendkívüli kegyelmének volt kénytelen elismerni. Az akkori amerikai feltalálók között King, a falusi származású öncsinálta mechanikusokkal ellentétben, akiket megbűvölt az automobil − egészen más embertípust képviselt. Barátsága Forddal tökéletes illusztrációja annak a közmondásnak, hogy az ellentétek vonzzák egymást, ezért Kinggel közelebbről is meg kell ismerkednünk.

A Fordnál öt évvel fiatalabb King − egy amerikai tábornok fia −, miután apja nyugdíjba ment, szüleivel együtt Detroitban telepedett le. Fordhoz és sok már emberhez hasonlóan már ő is fiatal korától műszaki irányú érdeklődést mutatott, azzal a különbséggel, hogy apja nem akadályozta fia műszaki képességeinek kibontakozását. Éppen ellenkezőleg, amikor fia középiskolába járt, lehetővé tette számára, hogy a szünidőt gépműhelyekben, gyakorlati munkával töltse, majd később, hogy beiratkozzék a műszaki főiskolára. Ennek köszönhető, hogy a fiatal King tudományos-technikai ismeretekkel felfegyverezve, önálló kutatómunkával a háta mögött lépett ki az életbe.

Rövid ideig tartó műszaki rajzolói gyakorlatának befejezése után King új típusú vasúti kocsikat tervezett, 1890-ben feltalálta a préslégkalapácsot, majd 1893-ban a vasúti féket, amelyet rövid időn belül az egész országban bevezettek. Ezt követően a benzinnel hajtott automobilok felé fordult érdeklődése, és megépített egy saját konstrukciójú, kéthengeres kétütemű motort. 1894-ben egy új, négyhengeres négyütemű automobil-motoron dolgozott.

Ford és King megismerkedése a véletlen műve volt. Ebből az ismeretségből azután bensőséges barátság bontakozott ki.

Ford ezzel az ismeretséggel igen sokat nyert. King már akkoriban tapasztalt mérnök volt, és levelezésben állt egész Európa autókonstruktőreivel és tudományos-műszaki társaságaival. Saját konstrukciójú autót is épített, amely sokkal fejlettebb volt Ford akkori kísérleti modelljeinél. Fordot éles esze, sziporkázó ötletei és az autók konstrukciója iránt tanúsított lelkes odaadása miatt tisztelte.

King első automobilját egészen csendben, az 1894. esztendő egyik sötét éjszakáján próbálta ki. A próba eredménye nem volt ugyan a legrosszabb, a kocsi azonban nem ütötte meg a francia kocsik színvonalát. Az autógyártásban még mindig Párizs vezetett. Ezért azután a nyughatatlan King útra kelt Párizsba, de elutazása előtt Fordnak ajándékozta autóját, összes pótalkatrészeivel és rajzaival együtt. Ez valóban igen nagy ajándék volt, amelynek segítségével Ford könnyebbé tette és meggyorsíthatta a munkát saját automobilján. Más kérdés persze, hogy az „automobilkirály" későbbi nyilatkozataiban és visszaemlékezéseiben egyetlen szót sem ejtett Kinggel szembeni „adósságáról". Egyébként akkor örökre elváltak egymástól, mert King „megragadt" Párizsban, de nem azért, mert beleszeretett a francia autókba. Minden bizonnyal művészi hajlamok szunnyadtak benne, mert ezután áttért a festészetre is.

Ford jól értett azon emberek megnyeréséhez, akikre szüksége volt. És ha megtették azt, amit várt tőlük, olyan könnyedén szabadult meg tőlük, mint senki más. Első kocsijának rendkívül fárasztó megépítésében − a munka hét évig tartott −több munkatársa vett részt az Edison Illuminating Company kötelékéből. George Cato, aki igen jó képességű és találékony villanyszerelő és mechanikus volt, tervezte meg a gyújtást. Két további munkatársa − James Bishop és Edward Huff − szabad óráikat Ford műhelyében töltötték munkával, és lelkesen támogatták ötleteikkel.

Ford első alkotását „quadricycle"-nek nevezte el. Az alvázt a hintó mintájára építette meg, a kerekeket pedig az akkori kerékpároktól vette kölcsön. A kéthengeres léghűtéses motort kézi munkával készítette el egy gőzgép kipufogócsövéből. A járműnek hátsókerék meghajtása volt − a motort a hátsó kerekekkel szíj kötötte össze, hátrameneti sebessége nem volt, csak előre tudott haladni. Ford a szíjjal összekapcsolt rúddal feszítette meg vagy lazította az áttételt, hogy a jármű „felső" vagy „alsó" sebességgel mozogjon. A rudat szükség szerint előre vagy hátra kellett tolni. A gépkocsi startkerék segítségével indult, amikor a sebességváltó rúd függőleges, vagyis „semleges" helyzetben volt. Megállni viszont lábfék segítségével állt meg a kocsi. Ezt a féket azonban Ford csak később alkalmazta. Fordnak ez az első autója külalakjában a lófogatú kocsitól csak egyetlen vonatkozásban különbözött: a vezető kerékpárnyeregben, nem pedig bakon ült, mint a kocsis.

A konstrukciós megoldások szempontjából Ford „quadricycle"-ja − sem

Daimler, sem pedig King kocsijával összehasonlítva − semmi újat nem mutatott. Volt azonban elődeivel szemben egy nagy előnye: könnyebb volt, súlya csak 450 kg-ot nyomott.

Végül elérkezett 1896. június 4-e − az egyik legemlékezetesebb nap Ford életében. Autója reggel négy órakor elő volt készítve a próbamenetre, amikor nem várt akadály merült föl. Önkéntelenül is felkínálkozik az összehasonlítás Robinson Crusoe-val, aki elkészítette első csónakját és csak az elkészülés után állapította meg, hogy a csónak kivitele a partra és a vízre bocsátása meghaladja erejét. Ford autója túl nagy volt ahhoz, hogy kiférjen a pajta ajtaján. Nem maradt más hátra, mint szétverni a téglafal egy részét és kiszélesíteni az ajtónyílást.

A „quadricycle” végül is kint volt a pajtából. Ekkor lépett ki Fordné a lakásból, esernyővel a feje fölött, mert erősen esett az eső. Nem kevésbé volt izgatott férjénél. Ott volt továbbá James Bishop, akinek az volt a feladata, hogy kerékpáron hajtson a „quadricycle” előtt, és figyelmeztesse a ló-fogatokat, ha ilyen korán véletlenül találkoznának ilyenekkel. Ford a kormányrudat függőleges helyzetbe hozta, megcsavarta a startkereket, és amikor a motor beugrott, elkövetkezett az indulás nagy pillanata. A jövendőbeli „automobil király” felült a nyeregre és a kormányrudat hátra húzta (az „alsó” sebességre, ami mintegy 15 kilométert jelentett óránként). A kocsi lassan mozgásba lendült és ott ugrált az úttest macskakövein. Néhány perc múlva azonban hirtelen leállt, és Ford a fellegekből a kemény földre pottyant.

Bishoppal együtt megállapították, hogy elromlott a gyújtás rugója. Ford elment új rugót keresni. Annak ellenére, hogy még nagyon korán volt, kocsiját több ember vette körül a szomszédos szállodából.

Ford beszerelte az új rugót, beindította a motort, a gépkocsi megindult. Miután megállapította, hogy az szabályszerűen működik, Bishoppal együtt hazafelé indult. Ennek az első útnak az volt a lényege, hogy a kocsi egyáltalában mozgott, és ez a tény Fordot további munkára ösztönözte. Annak a családi ikerháznak a tulajdonosa, amelyben Fordék is laktak, nemcsak hogy nem haragudott a pajtában okozott kárért, hanem éppen ő javasolta, hogy szélesítsék ki a pajta kapuját, hogy a kocsi nyugodtan ki és be tudjon „járni”, így született meg az Egyesült Államokban az egyik első garázs.

Ezt követően egy szép napon Fordnál, az Edison Illuminating Company főmechanikusánál jelentkezett egy David Bell nevű férfi azzal a kéréssel, hogy adjanak neki munkát a kovácsműhelyben.

− És hol dolgozott eddig mint kovács? − tette fel neki a kérdést Ford.

− A kocsigyártásban.

− Felveszem magát! − jelentette ki Ford, kinek számára Bell jelentkezése valóban az ég ajándéka volt.

Az új kovács a délutáni órákban és olykor éjszaka is Fordnak dolgozott, és felbecsülhetetlen segítőtársa lett. Ford első „quadricycle”-ja ugyanis nagyrészt fából készült, és annak fémrészein − a motoron, a tengelyeken, a kerekeken és a

kormányrúdon − szintén javítani kellett. Az egyszerűen felszerelt gazdasági kovácsműhelyben Bell új, erősebb kerekeket, fémvázon nyugvó kényelmesebb ülést, sőt mi több, új kormányszerkezetet is készített. Neki köszönhette az automobil szilárdabb alvázát is. A gondviselés által küldött kovács később − nem kis adag iróniával − így emlékezett vissza:

− Sohasem láttam, hogy Ford valamit maga csinált volna. Mindig csak mások munkáját irányította.

Ez a megállapítás nem volt teljesen pontos, amennyiben Ford nem irányította, hanem megszervezte segítőtársainak munkáját, kihasználva képességeiket makacs következetességgel törekedett kitűzött céljának elérésére. Ez a tulajdonsága jellemezte a későbbi években is: értett ahhoz, hogyan tehet szert kiváló szakemberekre, de még jobban ahhoz, hogyan használja ki őket saját érdekében.

Ford, akit reménységgel töltött el első sikere, az elkövetkező években még két kísérleti modellt épített. Egyre nagyobb visszhangja kelt próbálkozásainak Detroitban és annak környékén is. Kockázatos kirándulások voltak ezek, mert állandóan hallgatni kellett azoknak a kocsisoknak a szitkozódásait, akikkel útközben találkozott. Végül is kénytelen volt Detroit új polgármesteréhez, William Mayburyhoz fordulni, hogy biztosítsa személyének és járművének biztonságát.

− Vezetői jogosítványt kaptam, és én lettem Amerikában az első sofőr − beszélte el Ford 1923-ban.

Nem túlságosan kedvesen fogadta őt azonban saját apja, amikor Henry Ford a „quadricycle”-on érkezett meg a családi farmra látogatóba. A mindenki által tisztelt egyházközségi tag és békebíró bizalmatlanul nézte az automobilt, mert azt felnőtt fiához nem illő játékszernek tartotta. Henry saját apja meg nem értésétől leverve tért vissza a városba.

Detroit lassan hozzászokott Ford járművéhez. A városi fiatalság arra vágyott, hogy utazhasson a „quadricycle”-on. Éppen ezért Ford a kocsit lánccal mindig a legközelebbi utcai lámpaoszlophoz kötötte és lakattal zárta le.

Egészen rendkívüli ösztönzést jelentett számára Edisonnak, a nagy feltalálónak „áldása”. Az Edison Illuminating Company üzemi képviselőinek kongresszusán úgy mutatták be Fordot, mint olyan „különcöt, aki belső égésű motorral hajtott kocsikat épít”. Ez felhívta Fordra Edison figyelmét, és részletesen kikérdezte őt a hengerek és a gyújtás működéséről. A kongresszus résztvevőinek tiszteletére rendezett banketten hosszasan elbeszélgettek egymással. Ford beszélgetés közben autójának egyes alkatrészeit is lerajzolta az étlap hátoldalára. Sokkal később így emlékezett vissza erre a találkozásra: „Edison öklével az asztalra vágott, hogy a tányérok is megugrottak, és felkiáltott:

− Fiatalember, beletaláltál a fekete körbe! Kezedben van egy olyan önellátó jármű, amely magával viszi hajtóanyagát! Most már le ne térj erről az útról!”

Ford visszaemlékezéseiben kétségtelenül megszépítette ezt a találkozást, mert aligha hihető, hogy Edison abban az időben még ne tudott volna az automobil kifejlesztéséről Európában és Ford sok elődjéről. Egy azonban bizonyos, mégpedig az, hogy egy másik alkalommal megjósolta, hogy „a ló mint igavonó állat eltűnik az utakról”.

Ez már azonban abban az időben történt, amikor Ford arra a meggyőződésre jutott, hogy a kísérletezésről át kell térnie a gyártásra. Sikerült négy olyan embert találnia, közöttük Mayburyt, Detroit polgármesterét, akik hajlandók voltak vele társas viszonyra lépni, így született meg a Detroit Automobile Company, amely azonban nem volt hosszú életű.

Ford ezt megelőzően − nyolcévi munka után − végleg otthagyta az Edison Illuminating Companyt, amelynek elnöke, Alexander Dow úgy vélekedett róla, hogy fölöslegesen terheli a fejét és fölöslegesen pocsékolja idejét a benzinnel hajtott autóra. A villamosművet bővíteni akarták és Fordot szerették volna megbízni annak vezetésével, ő az ajánlatot elutasította, és a kocka ezzel el volt vetve. El kell ismernünk, hogy nem kis bátorságról tett tanúbizonyságot, amikor úgy határozott, hogy egészen az autóknak szenteli magát.

Amikor kilépett a villamosműtől, magával akarta vinni Bell kovácsot, akit nem sokkal előbb ő maga vett fel.

− Karriert fog csinálni vállalatunknál − csábította Ford.

− Már micsoda vállalat is az! − válaszolta Bell, aki előnyben részesítette a verebet a túzoknál, amikor az elektromosműnél betöltött biztos állás mellett döntött.

Jól ismerte Fordot, és nem akart kockáztatni. Fordnak azonban sikerült még nála is jobb képességű embereket megnyerni. Ezek közé tartozott Tom Cooper, aki kiváló kerékgyártó és ezen felül még vagyonos ember is volt, továbbá C. Harold Wills, egy rendkívül tehetséges fiatal szerkesztő mérnök. Ford különösen Willsnek köszönhetett nagyon sokat. A kiváló szakemberek segítsége, a Detroit Automobile Companyt finanszírozó üzlettársak bizalma, valamint Ford őszinte eltökéltsége ellenére a társaság egy év után felbomlott, és Ford munka nélkül találta magát.

A Detroit Automobile Company üzemében gyártott automobilok ugyanis nem voltak általános használatra alkalmasak. Henry Ford, a társaság „főmérnöke” mint gyáros már az első lépéseknél olyan nagy pénzösszegeket ölt bele drága versenyautók építésébe, hogy ezeknek a kocsiknak piacra viteléről még álmodni sem lehetett. Üzlettársai, akiket nem fűtöttek Ford műszaki ambíciói, egyetértően arra a meggyőződésre jutottak, hogy meg kell szabadulniuk tőle.

Ford későbbi visszaemlékezéseiben ezt az elbocsátást egészen más okokkal magyarázza. Véleménye szerint éppen üzlettársai voltak azok, akik helytelenül értékelték az akkori konjunktúrát, és sorsdöntő hibát követtek el, amikor nem

hallgattak tanácsaira. Ezt persze már jóval később, akkor írta, amikor arra törekedett, hogy legendát szőjön saját csalhatatlanságáról. Minden arra mutat azonban, hogy ipari karrierjének küszöbén nem nagyon tüntette ki magát. Mindez 1901-ben megismétlődött, amikor újra sikerült találnia olyan társakat, akik hajlandók voltak tőkéjüket az akkor már Ford Motor Company cég alatt alapított új társaságba fektetni. Ismét figyelmen kívül hagyta a piac igényeit, és Wills alkotó kezdeményezésének kihasználásával idejét és a pénzt újból nagy teljesítményű versenyautó építésére pocsékolta el. Nem meglepő ezért, hogy ez az új vállalkozás is csak egy évig élt, és Ford ismét a csupasz földön találta magát. Nem ismerte be azonban vereségét, és továbbra is automobil-versenyeken akart győzelmeket aratni.

1901-ben és 1902-ben a vagyonos osztályok felső rétegei divatos „hobbiként" már rákaptak az autóra. Az olyan milliomosok, mint William Vanderbilt és öccse Alfred, Harry Paine Whitney (Eli Whitneynek, a nagy feltalálónak leszármazottja), és Oliver Belmont bankár − hogy csak néhányat említsünk közülük − kezdték a drága autót a „jó modor" feltételének tekinteni. A jobb körökben nem az egyszerű „gépkocsi" („motor cár") elnevezés volt a használatos, hanem az ennél előkelőbben hangzó „automobile". Nemsokára felébredt az amerikaiakban is a sportszenvedély, ami azután autóversenyek megrendezésére vezetett.

A „gyorsaságért folyó harc" évszázadának hajnalán Fordtól sem voltak idegenek a sportsikerekre irányuló ambíciók, mindazonáltal fő célja változatlanul valami egészen más volt: a „publicity" − a hírnév, a reklám, amely az Egyesült Államokban egyre nagyobb szerepet kezdett játszani. Más szavakkal: a versenyautó megépítése nem cél volt, hanem csak eszköz a valódi cél eléréséhez − a közvélemény meggyőzéséhez arról, hogy Fordból nagy ember lesz, és így valóban érdemes automobiljainak gyártását finanszírozni. Ebben a vonatkozásban egyébként nem volt kivétel. Más autógyárosok, mint pld. Packard, Chevrolet, Winton, ugyanezzel a módszerrel tettek szert tőkés társakra.

A versenyautókat Ford Willsnek, Amerika egyik legtehetségesebb konstruktőrjének és Tom Coopernek közreműködésével készítette el. Ez utóbbi tapasztalatai mellett nem sajnálta átadni pénzét sem. Charles King később így nyilatkozott:

− Henry Ford sohasem tervezett automobilt, ehhez hiányzott a szakképzettsége. A műszaki rajzot is csak nehezen tudta olvasni... Nem volt más, mint tipikus gyakorlati üzemi ember.

Mások alkottak és mások készítették a terveket, Ford azonban kiegészítette és kijavította azokat, miközben egészen kiváló anyag- és szerszámismeretről, valamint veleszületett ésszerűsítői és szervezői képességekről tett tanúbizonyságot.

Ebben az időszakban nem tagadható sem Ford merészsége, sem pedig az, hogy egészen bravúrosan vezette az autót. Ezt 1901 októberében, azon a versenyen

bizonyította be, ahol első sikerét elérte.

A versenyt Detroitban, a Gross Point városrészben, „az ország legszebb pályáján” tartották meg, ahogy azt az akkori újságok írták. Az egyik napilap így ad hírt a versenyről, hogy „itt az automobilsport történetében nagy jelentőségű eseményről lesz szó”.

És valóban, a verseny nagyszerűen megszervezett vállalkozás volt. A gépjárműveknek három fajtája vett azon részt: belső égésű motorral hajtott automobilok, „elektromobilok” vagyis villamos autók és „paromobilok”, tehát gőzhajtású gépkocsik. Általános érdeklődést keltett a „Vörös Ördög”, Vanderbiltnek, a fiatal milliomosnak az automobilja. Ezért a francia márkájú kocsiért tulajdonosa tizenötezer dollárt fizetett, s ezen felül még hétezer dollár vámot is. Vanderbilt azonban a legutolsó pillanatban lemondta a versenyt.

Ha figyelembe vesszük, hogy a dollár vásárlóértéke akkoriban a mainak többszöröse volt, a „Vörös Ördög” nagyon drága autónak számított. Megállapítható azonban, hogy Ford versenykocsija is roppant összegeket nyelt el, mert csak maga az anyag hozzávetőlegesen ötezer dollárba került. A munka értékét már nehezebb felbecsülni, hiszen a kocsit néhány lelkes ember készítette el, akik nem sajnálták sem munkájukat, sem idejüket, noha senki sem fizette meg őket. Kifizetődött-e tehát mindez Fordnak?

Persze, hiszen megnyerte a versenyt! Ez természetesen nem csak annak tudható be, hogy Ford közreműködött az automobil megalkotásában, hanem inkább Ford autóvezetési „tudományának”. Detroit és Cleveland „társaságának krémje” előtt érte el célját: olyan veszélyes ellenfelet előzött meg, mint amilyen a már említett Winton volt, miközben mintegy 70 kilométer óránkénti átlagsebességgel haladt. Ő volt a nap hőse. Felesége Clara, Ford győzelméről bátyjának a következőket írta:

„Sajnálom, hogy nem láttad. Még ma is hallom a kiabálást, amikor megelőzte Wintont. Az emberek egyszerűen megőrültek. Az egyik férfi feldobta a levegőbe kalapját, azután izgalmában palacsintává tiporta. Egy másik pofon vágta feleségét, hogy uralkodjék magán. Az asszony felállt a padra és úgy rikoltozta: »Ha volna ötven dollárom, Fordra tenném!« Mindenki a barátunk volt.”

A győzedelmes versenyző azonban siralmasan festett: tetőtől talpig gépolaj borította, és nyakkendője − az egyik riporter leírása szerint − olyan volt, „mintha zsírban sütötték volna ki”. A benzinmotorokkal hajtott gépkocsikkal összehasonlítva az elektromobilok és a gőzzel hajtott gépkocsik versenyeit alig kísérte érdeklődés. A „Horseless Age” folyóiratban hosszú cikkek jelentek meg Fordról, amelyekben őt „a gyorsaság démonaként” említették. Nehéz lett volna jobb „publicity”-t kitalálni, egész Amerika csak Fordról beszélt.

1902 nyarán Ford úgy találta, hogy le kell mondania a versenyeken való aktív részvételről, jóllehet éppen ebben az időben folyt „999” jelű leghíresebb

versenykocsijának építése. Ennek a kocsinak a sebessége olyan nagy volt, hogy sem Ford, sem pedig munkatársai nem merték kockáztatni életüket a próbamenetek során. Az embereket rémület fogta el a már-már repülő automobil láttán, amelynek motorja „okádta a tüzet”. Nem volt könnyű olyan embert találni, aki elszánja magát arra, hogy vezesse a „vörös szörnyeteget”, ahogyan Detroit lakosai és a környékbeliek a „999”-eset elnevezték. Hosszas keresés után Ford végül is Barney Oldfieldet szerződtette, akit amellett, hogy lelkes automobilista volt, még hallatlanul merész és rendkívül ügyes embernek is ismertek. Az 1902. évi versenyen, amelyet nagy reklámhadjárat harangozott be, Oldfield a „999”-es modellel első helyezést ért el. A másik gépkocsit majdnem egy kilométerrel előzte meg, és csaknem kilencven kilométeres óránkénti átlagsebességet ért el, ami akkoriban rekordnak számított.

Ezzel tulajdonképpen ki is elégültek Ford versenyautókészítő ambíciói. Nemcsak díjakra és elismerésre tett szert, hanem ezen felül azt is elérte, hogy elismerték, mint kiváló automobil-készítőt. A „999”-es versenymodell káprázatos sikere után már más célok lebegtek szeme előtt, bár a riportereknek így nyilatkozott:

− Ha versenytársaim még egyszer megkísérlik, hogy versenyre keljenek velem, még jobb kocsit építek, olyan hengerekkel, mint a hordó.

Arra, hogy ezt a nagyzoló kijelentését egyáltalában nem akarta valóra váltani, legjobb bizonyíték, hogy „búcsút vett” Tom Coopertől, attól az embertől, aki olyan nagy segítséget nyújtott neki a „versenykocsik” megszerkesztésénél és abban is, hogy kocsija a versenyeken az első lehetett. Ford a szétválásért természetesen Coopert tette felelőssé. Férjének hű visszhangja, Clara asszony erről a következőket írta bátyjának:

„Henry két héttel ezelőtt eladta gépét Coopernak, és nagyon örül, hogy ezzel túladott Cooperen. Nemegyszer csaláson és különféle alattomos mesterkedéseken kapta rajta őt. Cooper csak saját érdekeit tartotta szem előtt. Gyanúnk alaposnak bizonyult. Magam is örülök, hogy leráztuk... Nagyon sokat gondolt erkölcstelen nőszemélyekre, és ezt már nem bírtam elviselni."

Ha fontolóra vesszük, hogy éppen Cooper volt az, aki Ford versenykocsijainak építését nagyrészt finanszírozta, nem vehetjük tőle rossz néven, hogy ügyelt saját érdekeire. Cooper kutatta fel és szerződtette a versenyzésre Oldfieldet, aki nélkül a győzelem még csak el sem volt képzelhető. Mindez arra utal, hogy a kifogások Cooperral szemben csak akkor merültek fel, amikor Fordnak már nem volt rá szüksége. Hősünk ugyanis − két sikertelen kísérlet után − harmadszor is azzal a gondolattal foglalkozott, hogy saját autógyárat alapít, s ezért társak és pénz után nézett.

Ford „Életem és működésem” című könyvében így ír: „A »999«-es modell megtette a magáét: a nagyközönség meggyőződött arról, hogy nagy sebességű autót tudok gyártani. A verseny után egy héttel megalapítottam a Ford Motor Companyt.”

Az persze igaz, hogy a „999"-es versenykocsi elősegítette az új társaság megalapítását. Nem igaz viszont, hogy a társaságot Ford alapította, és hogy az már egy hét leforgása alatt megszületett. A valóság az, hogy a kezdeményezés csak kis részben indult ki tőle, és az alapítás nem volt mentes a nehézségektől és bonyodalmaktól. A Ford Motor Companyt csak 1903 júniusában jegyezték be a cégjegyzékbe. A cég tulajdonképpeni kezdeményezője és alapítója Alexander Malcolmson detroiti kereskedő volt.

3. A FORD MOTOR COMPANY

Alexander Malcolmson, ez a mozgékony és vállalkozó szellemű férfi, aki néhány évvel fiatalabb volt Fordnál, eszményi társjelölt volt, már csak azért is, mert Detroit pénzügyi körei a legteljesebb mértékben bíztak benne. Szénkereskedelemmel gazdagodott meg. Azzal kezdte, hogy maga hordta a szenet a magánlakásokba. De nem telt bele sok idő, és már ő látta el szénnel a gőzhajókat, a vasutakat, a gyárakat, valamint a közhivatalokat és egyéb intézményeket is. Nagy nyereségei lehetővé tették, hogy szénbányákat vásároljon Virginia államban és részvényese legyen az egyik szénnagykereskedelemmel foglalkozó cégnek is.

Forddal úgy találkozott, hogy ő szállította a szenet az Edison Illuminating Companynak is. Az automobilok iránti közös érdeklődés közel hozta őket egymáshoz, mert Malcolmson azok közé az emberek közé tartozott, akik perspektívát láttak az autógyártásban. Ford lehetőségeit már az előtt felismerte, mielőtt a „999"-es versenykocsi közbeszéd tárgya lett volna, mert már előbb társas viszonyra léptek. Ez a társaság vezetett volna azután a Ford Motor Company megalapítására.

Ehhez a társuláshoz a két olyannyira különböző ember megállapodása szerint az egyik adta a pénzt, a másik pedig a műszaki adatokat és a gyártási perspektívát. Malcolmson kezdetben ötszázdolláros előlegeket bocsátott Ford rendelkezésére, és kötelezte magát arra, hogy − szükség szerint − finanszírozza a további munkákat. Ennek ellenében társtulajdonosa lett Ford már fennálló és a jövőben megszerzendő szabadalmi jogainak, szerszámainak, műszereinek, modelljeinek és rajzainak. Ezen túlmenően Ford arra kötelezte magát, hogy elkészíti egy olyan, sorozatgyártásra alkalmas autó prototípusát, amely megfelel a piac igényeinek. A hangsúly itt az érdeklődés felkeltésén és azon volt. hogy tőkés társakat tudjanak megnyerni egy ipari társaság („corporation”) alapításához, és biztosítani tudják az automobilok gyártásának beindítását. Malcolmson és Ford előre megállapodtak abban, hogy a részvények többségét megtartják maguknak, így a társaságban őket illeti meg a döntő szó.

Malcolmson nem akart a nyilvánosság előtt szerepelni. A kockázattal terhelt új vállalkozás veszélyeztethette volna hitelét a bankoknál. Ezért a bankszámlát egyik alkalmazottja, James Couzens nevére nyittatta meg, aki Ford életében igen nagy szerepet játszott később, viszont az első időben kétkedve fogadta az új vállalkozást, attól tartott, hogy munkaadója, Malcolmson túlságosan sokat kockáztat. Mint kereskedelmi vezetőnek az volt a feladata, hogy a Malcolmson-Ford-társaság számára új beruházókat nyerjen meg.

A detroiti tőkéseket ugyanis már nemegyszer felültették a csalók és spekulánsok, úgyhogy Couzens a legtöbb esetben kénytelen volt üres kezekkel távozni tőlük.

− Az egyik üzletember olyan durván viselkedett velem szemben − jelentette ki Couzens legközelebbi rokonainak körében −, hogy eltávozásom után nem tudtam visszatartani könnyeimet.

És mégis, Couzens és mellette Wills lettek azok a férfiak, akik Forddal együtt a Ford Motor Company történetét fémjelezték. Ford a szilárd jellemű, erős és hajthatatlan Couzenst sohasem halmozta el kegyeivel. Couzens sem maradt adósa. Ford csak azért adott több év elteltével túl rajta, mert tudta, hogy Couzens nélkül sohasem futott volna be ilyen tündöklő karriert.

Harold Wills nemcsak Ford jobbkeze volt, hanem minden jel szerint a termelés esze is. A magas, jóképű mérnökben, akit olyan hamar elöntött a harag, megvolt az az isteni szikra, amely olyannyira jellemző a valódi feltalálókra. Ötleteinek kidolgozásával minden megszakítás nélkül órák hosszat tudott foglalkozni, s ilyenkor még az étkezésekről is megfeledkezett. Wills beosztottaival szemben szigorú és kíméletlen volt. Ford éppen ezért értékelte nagyra és szerette legjobban összes munkatársai közül.

− Ahhoz, hogy valaki elnyerje Ford tetszését − mondta a társaság nem egy alkalmazottja −, szigorúan és durván kellett bánnia a munkásokkal. Ez tetszett neki a legjobban.

A társasághoz tartozott John Gray bankár is, nem annyira meggyőződésből, mint inkább attól való féltében, hogy pénzügyi segítsége nélkül a nagyon eladósodott Malcolmson nem tud kievickélni adósságaiból.

Ugyancsak „alkalmi" részvényes volt Albert Strelow, egy kétemeletes épületben berendezett asztalos- és ácsműhely tulajdonosa, aki Malcolmson rábeszélésére a társaságba ingatlanát vitte be, aminek fejében kis részt kapott Fordnak kiváló perspektívákkal kecsegtető vállalatában.

A legelőnyösebb azonban az az együttműködés volt, amelyet Ford a Dodge fivérekkel, Johnnal és Horace-szal valósított meg. Ez utóbbiak szállították a motorokat és egyéb fontos alkatrészeket Ford autója számára. A vörösesszőke fivérek, akik indulatosságukról voltak ismertek, Detroitban a legjobb szakemberek: közé számítottak. Állandóan civakodtak egymással, de egymás nélkül nem tudtak meglenni és a munkákat is mindig közösen vállalták. Végül is saját üzemet alapítottak, amelyben körülbelül százötven ember dolgozott. Később

főként motorok és automobil-alkatrészek gyártásával foglalkoztak.

Végül elérkezett 1903. június 10-e, az a nap, amikor az illetékes állami szervek formálisan is bejegyezték a Ford Motor Company céget. A Ford and Malcolmson név alatt működő korábbi társaság átadta az új cégnek összes aktíváit − a gépeket, berendezéseket, szerszámokat, alkatrészjegyzékeket, rajzokat és szabadalmakat −, amiért azután ez a társaság 510 részvényt kapott. Ezeket a részvényeket a két társ egyenlő arányban osztotta el egymás között. A száz dollár névértékű ezer részvény névértékben százezer dollár alaptőkétjelentett. A főbb részvényesek jegyzéke − az általuk birtokolt részvénymennyiségekre is kiterjedően − az alábbi képet mutatta:

A legnagyobb befolyást Malcolmson és Ford biztosította magának azzal, hogy mindegyikük 255 részvényt tartott birtokában, ami együttvéve 51 százalékot tett ki. Ennek köszönhetően ők voltak az első hegedűsök a cégben. John Gray bankár, aki 105 részvényt mondhatott magáénak, elővigyázatos volt, és kikötötte azt a jogot, hogy részét bármikor kiveheti. John és Horace Dodge − részvényeiken kívül − arra kötelezték magukat, hogy a cégnek kooperációban autóalkatrészeket szállítanak. Albert Strelow 50 részvényt kapott azért, mert a cégnek átengedte ingatlanát. Külön kell itt megemlékeznünk James Couzensról, aki annak ellenére, hogy kezdetben csak egész szerény részesedése volt a vállalkozásban, a későbbiek folyamán jelentős befolyást gyakorolt a Ford Motor Company fejlődésére.

A részvények elosztása azt mutatja, hogy abban Malcolmsonnak volt a legnagyobb szava. Ford itt háttérbe szorult. Mégis érthetetlen, hogy miért nem szerepelt a névsorban Wills, akinek közreműködése nélkül egyszerűen lehetetlen volt a gépkocsi prototípusának elkészítése. Nehéz elképzelni, hogy ha akarta volna, nem tudott volna Wills számára 50 vagy legalább 25 részvényt kialkudni − például Rackham és Anderson rovására, akiket Malcolmson csak azért ajándékozott meg részvényekkel, mert jogtanácsosai voltak. Ford tehát nem tudta vagy nem akarta biztosítani a kiváló mérnök részesedését a cég jövőbeli nyereségéből? Vajon nem járt-e az eszében már akkor, hogy kihasználja Wills alkotó képességét és azután ugyanúgy szabadul meg tőle, mint Coopertől? A választ ezekre a kérdésekre a jövő adta meg.

Egyébként Wills közölte is Forddal, hogy őt a cégnél nagyobb részesedés illeti meg. A sarokba szorított Ford végül is ünnepélyes ígéretet tett, hogy bizonyos százalékos arányban saját nyereségét osztja meg Willsszel. Az egész vita tehát úgynevezett „gentlemen's agreement”-tel zárult, amelyet Wills bizalommal el is fogadott.

Malcolmson döntött a Ford Motor Company vezető szerveinek személyi összetételéről is. Az igazgatóság elnökének tisztségét Gray bankár kapta, Couzens töltötte be a titkár és a kereskedelmi igazgató munkakörét. Malcolmson magának a pénztárosi állást biztosította, Ford viszont az igazgatóság alelnöke és

vezérigazgató lett. Az igazgatóság tagjai lettek továbbá igazgatói minőségben: John Dodge és John Anderson.

Amikor az új cég már másfél éve fennállt, és egyre használhatóbb automobilokat bocsátott ki a piacra, Ford még egyszer harcba bocsátkozott a sebességi rekord felállításáért. Ennek a vállalkozásának nyíltan reklám jellege volt, a hangsúly most már nem újabb tőkés társak megnyerésén, hanem azon volt, hogy a Ford Motor Company autói „publicity”-t kapjanak. Ford pedig bebizonyította, hogy ha üzletről van szó, semmitől sem retten vissza.

1905 januárjában közölte a sajtóval, hogy meg akarja dönteni a sebességi világcsúcsot, még pedig egy olyan négyhengeres motorral hajtott kocsival, amilyen motorral a cégnek a piacon már kapható automobiljai is fel vannak szerelve. Egy hideg napon Ford feleségével és akkor tíz éves Edsel fiával megjelent a Detroittól északkeletre eső St. Clair-tó partján. Az öböl jegéről gondosan eltakarították a havat és a jég felszínét hamuval szórták be. Ehhez a vállalkozáshoz Ford magával vitte régi pajtását, Edward Huffot is, aki abban az időben vállalatánál dolgozott. Minthogy attól féltek, hogy a fagyos időben zavar állhat elő a benzinellátásban, Huff a gépkocsi lépcsőjére térdelt, hogy kézzel szabályozhassa a porlasztót. Fordot, ahogy később visszaemlékezett az akkor átélt veszélyre, borzadály fogta el:

− A jég szemre tükörsimának látszott, a valóságban azonban annyira egyenetlen volt, hogy abban a pillanatban, amikor fokoztam a sebességet, máris megkezdődtek a nehézségek. De semmit sem tehettem, végre kellett hajtanom a kísérletet. A kocsi minden göröngynél felvágódott a levegőbe. Amikor pedig nem ugrált, minden pillanatban megcsúszott. Valami csoda folytán azonban nem fordult fel, és világcsúcsot értem el vele!

És valóban: a kocsival 1 mérföldet (1,6 kilométer) 39,4 másodperc alatt tett meg, ami akkoriban hallatlan sebességet, óránként 145 kilométert jelentett. Ezzel az eredményével meggyőzte az amerikai közvéleményt autójának előnyeiről, és azt is bebizonyította, hogy autójának jövője érdekében hajlandó egészségét és életét is kockára tenni.

Rövidesen megjelentek a piacon a Ford Motor Company első gépkocsijai, azok az autók, amelyek Ford és Wills együttműködéséből születtek. Ez az új modell − Ford versenykocsijaitól eltérően − már viszonylag olcsó volt, és megfelelt a gyakorlati követelményeknek is. 850 dollárba került, és előnyeit Couzens a „Motor World” („A motorok világa”) című folyóiratban így ecsetelte :

„A világ legmegbízhatóbb autója, amely nagy teljesítményű kéthengeres motorjával legyőzi a legmeredekebb emelkedéseket és a rossz, járhatatlan utakat. Erős, rendkívül ellenállóképes gépkocsi. Az a zseniális ember, aki megépítette a világcsúcsot tartó »999«-es versenykocsit, most lehetővé tette egy olyan mérsékelt árú autó gyártását, amely mindennapi használatra alkalmas.”

Így kezdődött az a legenda, amely Fordot mint az olcsó, jó és mindenki által elérhető autók „messiását” mutatja be. De mi volt a helyzet a valóságban?

Amennyiben a gépkocsi szívének − a motornak − voltak olyan tulajdonságai, amelyek miatt az eredeti találmánynak minősülhetett, a koncepciója egészen biztosan Wills agyában született meg. Ford közreműködése, aki abban az időben már nagy tapasztalattal rendelkező, ötletes szakember volt, legfeljebb az egyes alkatrészek egyébként értékes tökéletesítésére korlátozódhatott, s ez korántsem indokolja, hogy műszaki lángésznek kiáltsák ki. Inkább talán feltételezhetjük, hogy már akkoriban is megnyilvánult Fordnak az a hajlama, hogy háttérbe szorított munkatársainak rovására saját személyét emelje ki.

A kivitelezés a Dodge fivérek műve volt. Az ő üzemükben készítették ugyanis a motorokat és a gépkocsik legfontosabb alkatrészeit. A kocsikat az ő üzemükben szerelték össze, majd lovak által vontatott létrásszekerekre rakták, és így szállították be a Ford Motor Company üzemébe. Itt azután rászerelték a kerekekre az abroncsokat, és a kocsikon néhány további, viszonylag egyszerű „kozmetikai simítást" végeztek.

Ford, vagy talán még inkább a kereskedelmi igazgató, Couzens, a vállalat vezetésében hasznosították az autógyártás úttörőinek tapasztalatait. Kezdetben a nyersanyagokat, a félkész termékeket és az üzemi segédanyagokat a szállítóktól általában kéthónapos hitelek igénybevételével szerezték be. Ez azonban csak addig tartott, amíg az új vállalkozás pénzügyi nehézségekkel küzdött. Ezt követte az általános konjunktúra, továbbá az autók, különösen pedig az olcsó Ford-kocsik irányában megnyilvánuló nagy kereslet időszaka. A kereskedők tömegesen jelentkeztek, és a megrendelt kocsi értékét szívesen fizették ki előre. Az egyik ilyen üzletember, aki egyébként különösen lelkesedett Fordért, John Wanamaker, a New York-i „áruházkirály" volt. Külön osztályt létesített a Ford-kocsik eladására, és annak élére a játékszerosztály egykori vezetőjét állította. Választása helyesnek bizonyult, mert áruháza megdöntötte az összes eddigi autóeladási csúcsokat.

A vállalat kereskedelmi tevékenységét a fáradhatatlan Couzens irányította, aki tökéletesen áttekintette a piac szükségleteit és igényeit. Később azt beszélték róla, hogy fékezte Fordot abbeli törekvéseiben, hogy a kocsin javításokat eszközöljön, mert ezek megdrágították volna a termelést. Ez persze mese, mert hiszen az első időben annyi volt a reklamáció és a panasz a gépkocsikra, hogy éppen Couzens volt az, aki elsőnek sürgette a tökéletesítéseket és módosításokat. A felelősség a hibákért természetesen nem egy esetben a Dodge testvéreket és az üzemükben alkalmazott teljesítménybér-rendszert terhelte, amely hátrányosan befolyásolta a termelés minőségét.

Ennek ellenére Fordék az első tizenöt hónapban több mint 1700 kocsit adtak el. Ezt elsősorban természetesen a konjunktúrának kell tulajdonítanunk, de annak is, hogy az autómobilok megfeleltek a vásárlók követelményeinek és a szükségleteknek. A társaság tiszta nyeresége százezer dollár volt, vagyis az első részvénykibocsátás száz százaléka. Ez az eredmény túlszárnyalta a Ford Motor Company alapítóinak legvérmesebb reményeit is.

A sorsnak ez a váratlan kegye a fiatal vállalat két részvényesének fejébe szállt. Az egyik Albert Strelow volt, az az ács, aki ingatlanát adta át a cégnek, a másik pedig − Alex Malcolmson, a Ford Motor Company tulajdonképpeni megalapítója.

Strelowot hatalmába kerítette a spekulációs szenvedély és az aranyláz. Abban az időben volt ez, amikor a könnyű meggazdagodásra vágyó emberek ezrei tódultak Brit Kolumbiába, ahol aranyat fedeztek fel. Strelow nem tudta visszatartani magát és 1905-ben 50 részvényét eladta Couzensnak. Az arany utáni szerencsétlen hajszában elvesztette mindenét, és koldusként tért vissza az Egyesült Államokba. Néhány évvel azután ott látták őt a Ford-gyár kapuja előtt a munkanélküliek tömegében.

Más típusú hazardőr volt Malcolmson. Éles eszű üzletembernek tartották, és joggal. Megvolt azonban az a hibája, hogy szeretett „hét legyet ütni egy csapásra". A vállalkozás első sikerei olyannyira elkápráztatták, hogy már nem volt elég neki a jól menő vállalat és az a kilátás, hogy az olcsó Ford-kocsik eladásából komoly nyereségre tehet szert: makacsul ragaszkodott ahhoz az elképzeléséhez, hogy a vállalatnak új modell − egy drága luxusautó gyártásába kell kezdenie.

Igazolására meg kell említenünk, hogy abban az időben az olyan olcsó kocsi gondolata, amelyhez kevésbé vagyonos rétegek is hozzájuthattak, még nem terjedt el széles körben. Az automobilt még mindig a gazdagok drága játékszerének tekintették, így például évszázadunk első éveiben egy detroiti aranyifjú szép hölgyeinek kényelmére olyan autót rendelt, amely fel volt szerelve krémek és púderek elhelyezésére szolgáló szekrényekkel, manikűrkészlettel, sőt mit több − villanysütővasakkal is. A már említett „Horseless Age" folyóirat azon a véleményen volt, hogy az automobilipar jövőjét „az amerikai arisztokrácia szíves patronálása" dönti el. 1901-ben egyes, luxuskocsikat magukénak mondó gazdag üzletemberek csoportja exkluzív klubot alapított a magán-benzinkutak hálózatának kiépítésére. Az „egyszerűbb" emberek mindezt legfeljebb csak nézhették és a gazdagok kocsijait javíthatták. A detroiti „Saturday Night" című folyóirat még 1909-ben is azt írta, hogy a legjobb gépkocsivezetők a volt kocsisok soraiból kerülnek ki, mert „cselédsorból" származnak és így az ember „számíthat kötelességérzésükre és arra, hogy engedelmeskednek kenyéradó gazdájuknak".

Azzal a hagyománnyal, hogy az autók csak a vagyonos rétegek számára készülnek, számolnia kellett a Ford Motor Companynak is. Nemcsak az Egyesült Államokban, hanem Európában is az volt a helyzet, hogy nagy és nehéz kocsikat gyártottak, nemegyszer külön megrendelésre. Úgy látszott, hogy a gazdag vevőkben egyelőre nem lesz hiány, és így az új vállalat működésének első éveiben senki, még Ford sem tudta, hogy milyen lesz az az autómodell, amely a legnagyobb keresletnek örvend majd a piacon.

Egymás után nyolc modellre volt szükség ahhoz, hogy megtalálják az amerikai társadalom számára legmegfelelőbbet. Miután a Ford Motor Company három

évig kísérletezett az olcsó autókkal, szerencsét próbált egy luxusmodellel, amelynek ára kétezer dollár volt. Az eladási eredmények riadóztatták a vállalat vezetőségét: a nyereség az előző időszak nyereségének egyharmadára csökkent. Csak a nyereségnek e váratlan csökkenése után kezdte Ford belátni, hogy a vállalat jövője az olcsó autók gyártásától függ, hogy az autóknak elsőrendű szükségleti cikké kell válniuk, és hogy végső soron ez teszi majd lehetővé a tömeggyártást.

Most már önállóan is dönthetett, mert a részvényeknek 58,5 százaléka volt birtokában. Ezt úgy érte el, hogy Couzens-szel együtt megvette Malcolmson részvényeit, aki kockázatos spekuláció következtében a tönk szélére került. Couzens részesedése ezzel a tranzakcióval 10 százalékra növekedett. Ford jelentősen csökkentette a kocsik árát, és ennek folytán 1906 második felében és 1907-ben együttvéve több kocsit adott el, mint a cég alapítása óta eltelt egész idő alatt. Sőt mi több, ezt az eredményt éppen a gazdasági válság idején érte el, amikor más vállalatok bezárták kapuikat, Ford viszont negyedmillió dollár tiszta nyereséget könyvelhetett el. Abban az időben nyilvánosságra hozta további gyártásfejlesztési terveit.

„Olyan autókat szándékozunk gyártani, amelyek speciálisan a mindennapi használat célját szolgálják a kereskedelemben, a foglalkozási tevékenységben és a családi életben; olyan autókat, amelyeknek sebessége megfelel majd az átlagos használóknak, bár a kocsi nem ksz alkalmas az általánosan elítélt őrült versenyekre; olyan autókat, amelyek külcsínjük, biztonságuk, egyszerű felépítésük és kezelésük, valamint rendkívül olcsó áruk miatt általános csodálat tárgyát fogják alkotni. Ami az árat illeti − márpedig ez sem jelentőség nélkül való − kocsink hozzáférhető lesz azon emberek ezrei számára, akik nem engedhetik meg maguknak a mai drága kocsikat.”

Ezt a nyilatkozatát Ford akkor jelentette meg a sajtóban, amikor meggyőződött arról, hogy a drága autók gyártása nem fizetődik ki. Nem felel meg tehát a valóságnak az, hogy elejétől kezdve olcsó népautókat szándékozott volna gyártani. Ha a drága autók nagyobb nyereséget jelentettek volna számára, nem állt volna át az olcsó autók gyártására, és nem írt volna visszaemlékezéseiben többször is „küldetéséről”.

1906-ban és 1907-ben már ő döntött a vállalatnál mindenről. Az igazgatósági tagok olyannyira fellelkesültek a vállalat eredményes fejlődésén, hogy Ford vezérigazgatói fizetését havi 300 dollárról 3000 dollárra emelték. Ez persze még nagyobb önbizalmat adott neki, és egyre többet beszélt az egységes típusú, un. „univerzális autó” tömeggyártásának megkezdéséről. Olyan automobilokat akart készíteni, amelyek úgy hasonlítottak volna egymásra, „mint a gombostűk vagy a gyufaszálak”.

4. A „T" MODELL MEGSZÜLETÉSE

„1909 egyik reggelén minden előzetes figyelmeztetés nélkül bejelentettem, hogy a jövőben csak egyetlen modellt fogunk gyártani, és hogy ez a »T« modell lesz."

Így ír Ford visszaemlékezéseiben, azt akarván ezzel az emberiség tudtára adni, hogy a „T" modell koncepciója az ő elméjében született meg, hogy a modellt maga tervezte, továbbá, hogy elejétől a végéig közreműködött a koncepció megvalósításában is. Ez azonban nem a teljes igazság! Amikor Ford a „T" modell keletkezéséről ír, ritkán használja a „mi" névmást, és egyetlen egyszer sem említi meg munkatársainak nevét. Márpedig a segítőtársak sokan voltak, nem is beszélve Willsről, aki alkalmasint az összes Ford-modell fő konstruktőre volt, tehát a „T" modellé is. És kik voltak a többiek, akikről Ford „Életem és működésem" című könyvében oly mélységesen hallgat?

1905 tavaszán lépett át a Ford Motor Company kötelékébe Charles Sorensen mérnök. A magas termetű, csinos, kék szemű és szimpatikus dán, egészen kiváló szervezői képességekről tett tanúbizonyságot. Hamarosan mindenki nagyra értékelte gazdag műhelytapasztalatait és éles eszét, de különösen kimeríthetetlen energiáját. A munkásokkal brutális kíméletlenséggel bánt, sőt attól sem riadt vissza, hogy öklét használja. Ford nemcsak tűrte ezeket a módszereit, hanem még támogatta is őt minden lépésében.

Ugyanabban az évben állt munkába Ford szerkesztő irodájában egy fiatal magyar, Joseph Galamb is. A műszaki egyetemet Budapesten végezte, ezt követően pedig Németországban dolgozott az egyik autógyárban. A kiváló képességű, szorgalmas és közszeretetnek örvendő Galamb értékes nyereséget jelentett Ford számára. Azt, hogy milyen szerepe volt Fordnak a „T" modell világra segítésében, legjobban Galamb későbbi elbeszélése bizonyította.

„Mr. Ford közölte velünk kívánságait és ötleteit, és ezeket krétával fekete táblára vázolta fel. Este újból benézett hozzánk, hogy megállapítsa, hogy megy a munkánk. Két évig dolgoztunk a műszaki terven, a legutolsó évben pedig nemegyszer éjjel tizenegyig vagy tizenkettőig az irodában ültünk. Mr. Ford figyelmesen nyomon kísérte, hogyan haladunk a munkában..."

C. Smithnek, az ötletes ésszerűsítőnek, Wills jobb kezének visszaemlékezéseiben hasonló megfigyeléseket olvashatunk:

„(Ford)... mindig ötletekkel érkezett, és a konstruktőröknek azt ajánlotta, hogy vessék azokat papírra. Mi azután legyártottuk ezeket az alkatrészeket..."

Mindez természetesen nem jelentette azt, hogy minden egyes ötlet megvalósítható volt, mert hiszen hosszú, kétéves időszak vezetett az elképzeléstől a konstrukciós megoldásig. Ma már megállapíthatatlan, hogy mennyi része volt benne Fordnak, aki már 1905-ben behozatta Franciaországból a Renault gyár legújabb modelljét. Szétszedte alkatrészekre az egészet, alaposan áttanulmányozta, és mintaként felhasználta. Nem restellte persze felhasználni a

többi amerikai autógyár tapasztalatait sem, hogy ezek közül csak a régebbieket, az Oldsmobile-t és a Cadillac-ot említsük. Koncepcióját tekintve a „T” modell − miután alkalmazkodott a nem túlságosan vagyonos amerikai rétegek szükségleteihez és zsebéhez, valamint az Egyesült Allamok akkori úthálózatának állapotához − a józan ész diadala volt. A kocsi − már csak magasan az út felszíne fölé emelt karosszériájánál fogva is − mindenkiben a szolid tartósság benyomását keltette, bár külalakja nem volt különösebben tetszetős. A 22,5 lóerős négyhengeres motor, a nagy űrtartalmú benzintartály, az erős kerekek és a jó rugózás − mind olyan tényezők voltak, amelyek lehetővé tették a biztonságos közlekedést és a nagy távolságok megtételét.

A „T” modellnél a szárazelemeket a motorba szerelt mágnes helyettesítette. Az úgynevezett hárompontos felfüggesztés viszonylag egyenletes menetet biztosított. Ez volt az egész világon az első eset, amikor a forgattyútengelyt, a keréktengelyeket, az áttételeket és a rugózást vanádiumacélból gyártották le, amiben Fordnak mindössze annyi az érdeme, hogy véletlenül ismét rátalált arra az emberre, akire akkor éppen szüksége volt.

Egy szép napon beszédbe elegyedett J. Kent-Smith metallurgussal, a nemesacélok egyik kiváló szakértőjével. Miután figyelmesen meghallgatta a szakember fejtegetéseit a melegmegmunkálásról, az ötvözött acélokról, különösen pedig a vanádium tulajdonságairól és előnyeiről, úgy döntött, hogy a „T” modellben vanádiumacélt fog használni. Gondolatának azonnal megnyerte Sorensent is:

− Igaz persze, hogy ez alapvető változtatásokat tesz szükségessé a konstrukcióban, az autó azonban jobb és könnyebb lesz − győzte meg munkatársait.

Kizárólag Wills műve volt azonban a lánckerekes sebességváltó szekrény műszaki terve. A már említett mágneseket az a Huff tökéletesítette, aki saját életének veszélyeztetésével kísérte el Fordot a „999”-es versenykocsi sebességi világcsúccsal végződő útján. Az eredeti szóróolajozás, a hátsó tengely megoldása, a hárompontos felfüggesztés és sok egyéb konstrukciós apróság megint mások műve volt.

A kocsi legfontosabb részei − a motor az alváz, az első és a hátsó tengely − könnyen hozzáférhetők voltak, és konstrukciójuk is olyan, hogy a használótól nem kívántak speciális ismereteket és hozzáértést. Könnyen maga is rá tudott jönni a dolgokra, akár javításról, akár pedig alkatrészcseréről volt szó. A konstruktőrök arra is gondoltak, hogy az alkatrészek kicserélése újakra olcsóbb legyen javításuknál. A kocsi − karosszériával együtt − mindössze 540 kg-ot nyomott, maximális óránkénti sebessége pedig 65 kilométer volt, s emellett még energiatartalékkal is rendelkezett az emelkedők legyőzésére.

Ford technikusi szerepe az első „T” kocsik megépítésekor ki is merült a különböző kisebb javítások, módosítások alkalmazásánál, de megtalálta azokat az embereket, akikre szüksége volt, akik a Ford Motor Company ez ideig még

ismeretlen mértékű fejlődésében nemegyszer döntő szerepet játszottak.

A „T” modell sorsdöntő fordulatot jelentett Ford életében. Ügynökei 1908 márciusában kapták meg az új kocsi leírását tartalmazó első prospektusokat. Az egyik pennsylvaniai eladó véleménye szerint:

− A vállalatot már a prospektus alapján el fogják árasztani a megrendelések.

Mások szerint Fordnak előbb fel kellett volna készülnie az automobilok szállítására, és csak azután szétküldenie a katalógusokat. A megrendelők nem akartak várni, és egyre türelmetlenebbek lettek. Ennek ellenére az üzem a „T” kocsikat csak 1908 októberében kezdte szállítani. A kocsinak az akkori időkre elég magas ára − 825 dollár − nem rettentette vissza a vásárlóközönséget. A vállalatot a szó szoros értelmében elárasztották a levélben, táviratilag és telefonon feladott megrendelések. Kiderült, hogy az új kocsi nemcsak a falusi lakosság szükségleteit elégíti ki, hanem a városi lakosságét is. Felépítése olyan egyszerű volt, hogy bárki odaülhetett a kormánykerék mögé, és ahogy ígérték, maga is elvégezhette a kisebb javításokat. Bebizonyosodott továbbá az is, hogy a kocsi számára a legrosszabb út sem jelent legyőzhetetlen akadályt.

Hiszen az éppen akkoriban fejlődésnek indult amerikai automobiliparnak még a lófogatú közlekedés idejéből származó közutakkal kellett megbirkóznia. Észak-Amerika igen nagy területein nem voltak olyan utak, amelyeket országutaknak lehetett volna nevezni, sőt voltak olyan vidékek is, ahol a mezei utak is ritkaságszámba mentek. A hegyes vidékeken egyes települések csak nyaktörő, kanyargós átjárókon voltak megközelíthetők. És ott, ahol eddig semmiféle automobil nem tudott átjutni, Ford „T” modellje könnyen célhoz ért. Az erős és szilárd, de ugyanakkor könnyű gépkocsi magasan elhelyezett karosszériájának köszönhetően gólyalábon járó emberként haladt át a láposokon és a sziklás irtványokon. Igaz persze, hogy remegett és köhögött, de ezen nem lehetett változtatni. Konstrukciójával a csupa csontból, izomból és ínból álló férfiakra, azokra az emberekre emlékeztetett, akiken sehol sem rakódott le egy szem zsír sem.

1909 nyarán az Automobile Club of America automobil akadályversenyt, „steeplechase”-t rendezett az egész kontinensen keresztül − New Yorktól Seattle-ig. Utah államban egyetlen, mindössze hatkilométeres szakasz legyőzése 22 órát vett igénybe. Ford kocsija ennek ellenére rendkívül nehéz menet után húsz nap és ötvenkét perc alatt elsőnek ért célba.

Más kérdés, hogy a díjat másnak ítélték oda. A versenybírák ugyanis megállapították, hogy Ford megsértette a versenyszabályokat, amennyiben útközben kicserélte a meghibásodott motort. A nagyközönség mégis véglegesen meggyőződhetett arról, hogy Ford „T” modelljének − mint mindennapi használatra alkalmas kocsinak − nincs párja. A farmerek jó és rossz időben nemcsak utazásra használták, hanem a motor egyszerű átszerelése után mezőgazdasági gépek hajtására is. Minden jel arra mutatott, hogy Ford nehéz munkával eljutott az „univerzális” automobilhoz, és hogy most már annak minél

szélesebb körben való elterjesztésére törekszik.

A „T” modell mind nagyobb hírnévre tett szert, 1912-ben ez a kocsi volt az első automobil, amely átment a Grand Canyonon Colorado államban. A gépkocsivezető azzal akadályozta meg a motor túlhevűlését, hogy azt unos-untalan nedves zsákokkal takarta le. Az „útját” eltorlaszoló sziklákat egyre-másra dinamittal kellett felrobbantania. Ugyanebben az évben egy másik „T” kocsi tulajdonosa első helyezést ért el azon a „steeplechase”-en, amelyen Dallas és San Antonio városok között rendeztek meg. Amikor emelkedők legyőzéséről volt szó − márpedig akkoriban éppen az ilyen terepeken próbálták ki legszívesebben az autókat − a „T” modell rendszerint az élen volt.

Az olcsó gépkocsi gondolata győzelmet aratott az egész piacon. Ford egyetlen év alatt tizenegyezer kocsit adott el, és ezzel maga mögé utasította a többi autógyárost, nem is beszélve arról, hogy ő érte el a legnagyobb nyereséget is. Ennek a fenomenális sikernek láttán a cég vezetősége úgy határozott, hogy az alaptőkét kétmillió dollárra emeli, a részvények számát pedig ezerről tízezerre. Henry Ford, akinek birtokában 585 részvény volt, ilyeténképpen a cég valóságos ura lett. Couzens 110 darabra növelte részvényei számát és ez lehetővé tette számára, hogy részt vegyen az összes fontos döntés meghozatalában. A többi részvényes befolyása a minimumra csökkent. Ford javaslatára a közgyűlés a részvények névértékére 1000 százalékos osztalék kifizetését határozta el. Könnyen kiszámíthatjuk, milyen nyereségre tett szert ezzel Ford.

Ugyanekkor − éppen a Ford Motor Company szemkápráztató sikereinek küszöbén − nem sok hiányzott ahhoz, hogy Ford lemondjon az olcsó autók „messiásának” szerepéről.

1908-tól egészen 1910-ig az Egyesült Államokban gazdasági konjunktúra uralkodott. Fokozódott az ipar koncentrációja, valamint a monopóliumok semmi által nem akadályozott kialakulása is. Ezt a folyamatot nem tudta elkerülni a roppant ütemben növekedő automobilipar sem, aminek legszemléletesebb bizonyítéka a ma világszerte ismert General Motors cég keletkezése. A General Motors atyja bizonyos William Durant volt, akit a maga idejében az „automobil Napóleonjának” tartottak.

Durantnak sikerült több céget − közöttük az Oldsmobile-t és Cadillac-ot is − egyetlen nagy konszernbe egyesíteni. 1910-ben a General Motors tizennégyezer emberrel dolgozott és az amerikai piacon eladásra kerülő minden ötödik autó ennek a cégnek az üzemeiből került ki. Nem csodálkozhatunk tehát azon, hogy ez az „automobil Napóleon” felhasználta Ford és Couzens New York-i látogatását arra, hogy tárgyalásokba bocsátkozzék velük. Durant először Couzensszel találkozott, majd vele együtt látogatta meg Fordot.

− Durant meg akarja venni a Ford Motor Companyt − közölte Forddal Couzens.

− És mennyit hajlandó érte adni?
− Nyolcmillió dollárt.
− All right. De szépen ide az asztalra − mordult fel Ford.
− Mit ért ön ezen?
− Készpénzt és azt is aranyban.

Csakhogy még Durant sem tudott nyolcmilliót készpénzben kifizetni. Azt ajánlotta, hogy kétmilliót fizet aranyban, a többit pedig a General Motors részvényeivel. Az ügylet csak azért hiúsult meg, mert Ford nyolcmillió dollárt az asztalon akart látni. Fordnak ez a készsége, hogy abbahagyja a gyártást, kifejezetten arra mutat, hogy akkoriban még nem fogta fel „T” modelljének forradalmi jelentőségét. És ami még ennél is fontosabb, ez a magatartása azt is bizonyítja, hogy egyáltalában nem volt szívügye az amerikai tömegek „megajándékozása” az olcsó autóval, mint ahogyan azt később be akarta beszélni az egész világnak.

Tény, hogy Fordot csak az mentette meg attól, hogy idő előtt a multimilliomosok kasztjába emelkedjék, hogy roppant aranyhegyet akart látni saját asztalán. Ha nem így történik, minden bizonnyal ő sem kerüli el Strelownak, Malcolmson-nak és más olyan részvényeseknek a sorsát, akiket elkápráztatott a könnyen szerzett pénz tömege. Ford, aki a társaság részvényeinek 58,5 százalékát tartotta kezében, végső soron függetlenségét részesítette előnyben.

5. A SIKER KÖVETKEZMÉNYEI

Amikor Ford furcsa önéletrajzában az automobil-tömeggyártás racionális módszereiről ír, tudatosan hamis képet fest a Ford Motor Company talán legfontosabb fejlődési szakaszáról. Ford mindenekelőtt azt akarta bizonyítani, hogy az autógyártás módszereinek tökéletesítésében csupán a lelkesedése vezette, s az új gyártási módszernek köszönhető a termelés megsokszorozása, továbbá, hogy ez a termelés váltotta ki a fokozott keresletet az automobilpiacon. A valóságban mindez pontosan megfordítva történt: az autókban jelentkező egyre nagyobb kereslet kényszerítette arra Fordot, hogy bővítse üzemeit és teljesen átszervezze a gyártási folyamatot.

A második jellemző mozzanat az, hogy Ford elhallgatja Walter Flanders jelentős érdemeit, amelyeket nevezett azzal szerzett, hogy a korszerű gyártási folyamatot bevezette a Ford-üzemekben még a „T” modell megszületése előtt. Akkoriban már látták, hogy az autók iránt megnyilvánuló kereslet gyors növekedése miatt bizonyos változtatásokat kell a gyártásban eszközölni, mert az a Ford Motor Company megalapítása óta − legalábbis munkaszervezési vonatkozásban − nemigen változott. Ez különösen a szerelésre volt érvényes.

Az összes detroiti autógyárhoz hasonlóan Fordnál is az volt a helyzet, hogy az autó „összeállításának” folyamatában a legfontosabb személy az „univerzális” szerelő, vagyis az a mester volt, aki mindenhez értett. Ilyen mechanikusok szerelték a gépkocsikat, miközben műveletről műveletre haladtak előre, míg a kocsi megkapta végleges alakját. Egészen 1908-ig nem sok változott a munkának ezen a módján. A szerelési munkát oly módon gyorsították és egyszerűsítették, hogy a bonyolultabb műveleteket egyszerűbb munkákra bontották fel. Megjavították a szerelde szerszám- és alkatrészellátását. Az „univerzális” szerelőket olyan szerelőkkel váltották fel, akik egymás mellett dolgoztak, mégpedig úgy, hogy mindegyikük csak bizonyos számú műveletet végzett el.

Mindez azonban egyáltalán nem oldotta meg a termelés lényeges növelésének problémáját. Halaszthatatlanná vált tehát egy új szervezési koncepció, egy olyan komplex tömeggyártás-szervezési rendszer kidolgozása, amely kiterjedt az összes munkafolyamatokra. Szükség volt persze egy olyan emberre is, aki kidolgozza és következetesen megvalósítja ezt a koncepciót. Ford éppen ezt az embert találta meg Walter Flandersban.

Flanders az új-angliai Vermont államból származott, ahol már akkoriban is elég magas színvonalon állt a szerszámgépipar és a szerszámgyártás. Tizenöt éves korában kezdett dolgozni egy gépműhelyben, ahonnan később a Singer-gépgyárba, majd egy olyan üzembe ment át, ahol fémforgácsoló szerszámokat állítottak elő. Az éles eszű és fogékony autodidakta megérdemelte az ország legjobb gépgyártási szervezőjének hírnevét. Azt beszélték, ha van valami, amit Flanders nem tud a szerszámgépekről, akkor annak minden bizonnyal semmi jelentősége nincs. Erről a tagbaszakadt, élénk szemű, nagyfejű és bozontos üstökű emberről − aki nemigen tűnt ki választékos modorával − az első látásra senki sem mondta volna, hogy az akkori Amerika egyik legkiválóbb műszaki elméje. A sovány, zárkózott Ford mellett egy jólelkű, nem túlságosan szellemes, becsületes ember benyomását keltette, akivel az ember kedélyesen elszórakozhat vagy megihat egy korsó sört.

A Ford Motor Company gyártásvezetőjének munkakörét Flanders azzal a feltétellel fogadta el, hogy 7500 dollár évi fizetést és szabad kezet kap a gyártási folyamat átszervezésében. Ford minden különösebb megfontolás nélkül beleegyezett, Couzens azonban attól félt, hogy Flanders a gyárban mindent feje tétjére állít, és akadályozza a termelést. Ford annak érdekében, hogy Flanderset féken tartsa, húszezer dollár külön jutalmat ígért neki, amennyiben egy év alatt tízezer autót gyárt. Ebben maradtak.

Ahhoz, hogy helyes képet kapjunk Flandersnak a Ford-üzemekben folytatott alkotó jellegű szervező munkájáról, tudnunk kell, hogy ebben az időben már megfogalmazták és fokozatosan meg is valósították az úgynevezett „scientific

management” elveit. A „scientific” fogalmat Európában a „science”-ből származtatták. Ez az utóbbi pedig „tudományt, tant” jelent, így azután Európában ezen a fogalmon a „tudományos szervezést” értették, bár Amerikában a „scientific” kifejezés inkább „racionálisat, rendszereset” jelentett. Amikor az amerikai ipar, különösen pedig az automobilipar áttért a tömegtermelésre, a segítséget nem a „tudománytól” várta, hanem inkább arra törekedett, hogy a termelékenységet maximálisan hatékony és ésszerű gyártási módszerek bevezetésével növelje, így azután Flanders és sok más hozzá hasonló szervező tapasztalataiból indult ki, miközben egyiküknek sem jutott eszébe, hogy valamiféle „tudományos” alapelveket érvényesítsen.

Akkoriban már működött Frederick Taylor, akit a világ közvéleménye „a tudományos munkaszervezés atyjának” ismer. „The Principles of Scientific Management” című híres művét ugyan csak 1911-ben adta ki nyomtatásban, viszont neve az ipari körökben már jóval korábban ismert volt. A beszámoló Taylornak az acélipar racionalizálásával kapcsolatos munkásságáról mintegy nyolc évvel a Ford Motor Company megalapítása előtt jelent meg. Taylor egyébként már korábban komoly érdemeket szerzett a gyorsvágó acél bevezetésével a fémforgácsoló szerszámoknál. Munkaszervezői szerepét és jelentőségét azonban mindaddig nem értékelhetjük, amíg legalább néhány általános tájékoztatást nem nyújtunk a tőkés, különösen azonban az amerikai ipar fejlődéséről.

1840-től egészen a polgárháború kitöréséig, vagyis az Egyesült Államok iparosodásának viszonylag korai időszakában, a termelékenység az iparban és a bányászatban átlagosan két és félszeresére növekedett. Az után, hogy Észak győzelmet aratott Dél fölött, elkövetkezett az ipari termelés roppant fejlődése. A munka termelékenységének ez a gyors növekedése az iparban főképpen két tényezőnek volt köszönhető:

− a termelés gépesítésének (annak, hogy egyre nagyobb teljesítményű gépeket állítottak üzembe, továbbá, hogy egyre tökéletesebb szerszámokkal és technológiai eljárásokkal dolgoztak), valamint

− a munkások által végzett munka intenzitása fokozásának (a munkatermelékenység maximális növelésének).

A XX. század első éveiben egyre növekedett a gépek száma a termelésben, s egyre bonyolultabbá váltak a termelési folyamatok is. A racionalizálás az egyes termelőágazatokban, mindenekelőtt a fémfeldolgozó iparban, rendkívül nagy jelentőségű kérdéssé vált. Ennek az időszaknak az ésszerűsítői közül a legnagyobb hírnévre éppen Taylor tett szert, akinek módszereit még ma is taylorizmus néven ismerjük.

Taylor a termelési (gyártási) folyamat racionalizálása lényegének a gépek, a különböző termelőberendezések, szerszámok, műszerek, valamit a gyártási folyamatban részt vevő emberek produktivitásának maximális felemelését tartotta. A gépeknél nem adódtak különösebb problémák: teljesítményükről

erejük, konstrukciójuk és helyes működésük döntött. Itt csak arra kellett törekedni, hogy elkerüljék a gépállásokat. Taylor annak érdekében, hogy a gép zavartalanul és hibamentesen működjék, bevezetett egy különleges foglalkozást. A külön erre kiképzett „gépbeállító” a gépet megindítása előtt ellenőrizte, beszabályozta és előkészítette, hogy az hiba nélkül dolgozzék. Egy másik „mester” a munkást oktatta ki, hogyan kell a gépet kezelnie, illetőleg kiszolgálnia. Végül abban az esetben, ha üzemzavar lépett föl vagy a gép elromlott, a „karbantartó mester” gyorsan elhárította a hibákat. Ezt követően a „gépbeállító” újból beszabályozta a gépet.

Taylor tehát a folyamatos, zavartalan gyártás biztosítására törekedett. A munkást úgy készítette fel erre, hogy részletes elemzés alá vette munkáját a gép mellett. Pontosan lemérte azokat az időket, amelyekre a munkásoknak az egyes mozdulatok és munkaműveletek elvégzéséhez szükségük volt. Ezt a vizsgálatot stopperórával a kezében végezte, mégpedig azzal a céllal, hogy kiküszöböljön minden olyan fölösleges cselekvést (mozdulatot, mozgást), amely meghosszabbította a termelőművelet elvégzését. Taylor bebizonyította, hogy az a munkás, aki csak a legszükségesebb mozdulatokat teszi, gyorsabban, termelékenyebben dolgozik és − ugyanakkor lassabban is fárad ki. Az ember így azt gondolhatta volna, hogy a munkás a taylori módszereknek köszönhetően nemcsak hogy nem károsodott, hanem éppen ellenkezőleg, termelékenyebb és kevésbé fárasztó munkával növelni tudta keresetét. A gyakorlatban mindez persze egészen másképpen festett.

Taylor vitathatatlanul egészen kiváló szervező és mérnök volt. Vizsgálatai során azonban csak a munkás testi képességeit vette figyelembe, és majdnem úgy kezelte mintha gép volna. Egyáltalában nem meglepő tehát, hogy a munkások tiltakoztak a munkájuk elvégzéséhez szükséges idők ilyenfajta mérése ellen. Egyre nyilvánvalóbbá vált előttük, hogy az emberi munka racionalizálása kizsákmányolásuknak további forrása lehet.

Taylor azt állította, hogy a munkás az intenzívebb munkával nemcsak hogy nem veszít, hanem még előnyösebb helyzetbe is kerül. Nem vette azonban figyelembe a tőkés munkaadók beállítottságát. Számukra a munkatermelékenység növelésének „tudományos” módszerei az ég különös ajándékának tűntek. És ezt hamarosan − s talán a legfokozottabban − éppen a Ford művek munkásai tapasztalhatták.

A vállalat átköltözése a Detroit mellett fekvő Highland Parkba fordulatot jelentett a Ford Motor Company történetében. A vállalat vezetősége Highland Parkban nagy kiterjedésű földterületet vásárolt, és az építészek egész csoportja kezdett hozzá az üzemi és igazgatósági épületek megtervezéséhez. Az összes irányelveket és utasításokat közvetlenül Ford adta ugyan ki, azonban az építkezés tulajdonképpeni inspirálója és lelke − Flanders volt. Az ő érdemének tudható be, hogy Highland Parkban 1910-ben már korszerű és világos épületek álltak, egy majdnem 13 hektár kiterjedésű gyárterületen. Ez a vállalkozás olyannyira

költséges volt, hogy más gyáriparosok Fordot őrültnek tartották, és az újságokban is cikkek jelentek meg ilyen és hasonló címekkel:

Miből fogja mindezt Ford fizetni, és mikor jelenti be a csődöt?

De Ford nem szerezte meg ezt az örömet versenytársainak és nem ment tönkre.

„Senki sem tudja összeszámolni − írta évek múltán −, hányszor tették fel nekem ezt a kérdést. A dolog nyitja egy egyszerű szabály, amely mások szemében valamiféle titoknak tűnt: hogy ki tudjam fizetni a telkek vételárát és az üzemek felépítésének költségeit, 1909-ben és 1910-ben kicsit megemeltem az árakat. Ez a cselekedetem azonban teljesen indokolt volt, mert nem ment a megrendelők rovására, hanem − éppen ellenkezőleg − előnyük származott belőle.”

Ford roppant beruházásának költségeit tehát a megrendelőkre hárította át, és ugyanakkor azt állította, hogy miután a termelés Highland Parkban felfutott, ismét csökkentette autóinak árát, így szerinte a vásárlók az új üzem felépítésén csak nyertek. Nem nehéz felismerni ebben a nyakatekert fejtegetésben a tudatos megtévesztést. Tegyük hozzá, hogy az idegen zsebbe való belenyúlás „titkát” Ford később is nemegyszer alkalmazta.

Az új üzem beindítása hosszadalmas és nagyon fárasztó szervezési munkát igényelt. Flanders vezetésével sokan vettek részt ebben a munkában. Flandersnek megvolt ugyan az általános koncepciója, de ami a szervezeti sémát illeti, nem csinált előre különösebb gondokat magának. Csak annyit tudott, hogy a tömeggyártáshoz folyamatos, megszakítás nélküli termelés szükséges. Ezért arra törekedett, hogy különböző részlegek szervezetét a szerelde szükségleteihez hangolja. Minthogy a „T” kocsik iránti kereslet gyorsan növekedett, de időről-időre bizonyos hullámzás mutatkozott, a szerelde alkatrészellátásában állandóan újabb és rugalmasabb szervezési formákat kellett alkalmazni, így alakult ki lépésről lépésre a fordi gyártásszervezés, szemléltetve azt a közmondást, hogy „a szükség a találékonyság atyja”.

A szükség kényszerítette rá Flanderst és másokat − bár akkoriban talán még semmit sem tudtak Taylorról és munkásságáról − a gyártási folyamatok elemzésére. Az elemzések következtében majdnem az összes gépi megmunkálási műveleteket elemi részeikre bontották, és megállapították, hogy milyen sorrendben kell a gépeket üzembe állítani. A folyamatos termelésre irányuló erőfeszítések vezettek oda, hogy a gépeket lehetőség szerint egymással párhuzamos gépsorok formájában állították fel, így lehetővé tették a megmunkált alkatrészek áramlását és ezzel a szerelde folyamatos ellátását alkatrészekkel. A gépeknek ezzel a térbeli elrendezésével megszüntették az egyforma szerszámgépeknek egymástól elkülönített „oázisokban” való felállítását. Éppen ellenkezőleg − a gépsor kezdődhetett például egy marógéppel, amelyet edzőkemence követett, és az egész sort egy fúrógép zárta le. A gépet vagy a berendezést ott szerelték fel, ahol arra szükség volt, hogy így biztosítsák az adott alkatrész folyamatos megmunkálását, és egyúttal kiküszöböljék illetőleg a minimumra szorítsák le a gépállásokat.

Abban az időben mindez forradalmi változtatásnak minősült, és komoly előnyöket jelentett az üzem szempontjából. Flanders azonban nem elégedett meg a gépek és berendezések racionális térbeli elhelyezésével, és a párhuzamos gépsorok felállításával. A hangsúlyt a továbbiakban a belső anyagmozgatásra, nevezetesen arra helyezte, hogy tökéletesítsék és meggyorsítsák a műveletközi szállítást, vagyis az egyes alkatrészek mozgását művelettől műveletig. Ezt egy régi módszer újszerű alkalmazásával oldották meg, éspedig úgy, hogy az egyik géptől a másik géphez több lejtős lapot szereltek fel. A munkás, amint készen volt a művelettel, az alkatrészt lejtős vályúba helyezte, és az lecsúszott a következő munkahelyre. Ennek az újításnak köszönhették a Ford-művek, hogy sikerült meggyorsítaniuk a gyártás ütemét, különösen ami a kis méretű és könnyű alkatrészeket illeti.

A műszaki haladásnak Ford vállalatánál két alapvető előfeltétele volt: a szakosítás és a mozgás. Ezek az elvek az idők múlásával nemcsak az egyes konstrukciós egységek és fődarabok összeszerelésénél érvényesültek, hanem a befejező műveleteknél, nevezetesen a „T” modellek végszerelésénél is. 1913-ban az általános szerelőmestert speciális brigádok váltották fel: „motorbrigádok”, „alvázkészítő brigádok”, „villanyszerelő brigádok” stb. Szerelőszalagja mellett minden egyes ilyen brigád a hozzá beosztott segédmunkásokkal és küldöncökkel együtt haladt előre. Ez utóbbiaknak az volt a feladatuk, hogy állandóan ellássák a brigádot alkatrészekkel és szerszámokkal.

Mind ennek ellenére még mindig nagyon messze voltak a zavarmentes folyamatosan áramló gyártási folyamattól. Az egyes osztályok (termelő üzemek) munkájának racionalizálása, az egymással párhuzamos megmunkáló gépsorok kialakítása, a szerelési munkák felbontása − mindez meggyorsította ugyan a roppant gyári mechanizmus munkáját, azonban bonyolultabbá is tette azt. A Ford-művek óráról órára növekedtek, és ezzel együtt fokozódtak a nehézségek is, és olykor elkerülhetetlen zűrzavar állott be. Különösen a végszereldében uralkodott nemegyszer valóságos pokol. A munkahelyeken összezsúfolt emberek egymásnak ütköztek, összeütköztek az alkatrészeket szállító kocsik, és az alkatrészekből sokszor olyan halom gyűlt fel, hogy a szerelők már képtelenek voltak beépíteni a kocsikba, így azután éppen a szerelde volt az a szűk keresztmetszet, amely akadályozta, hogy annyi kocsi hagyja el a gyárat, amennyit a telhetetlen piac követelt. 1913-ban egy-egy „T” kocsi szerelése még mindig 12 óra 28 percet vett igénybe.

Clarence Avery és William Klann, két nagyon tehetséges mérnök vezették be azokat a változásokat, amelyek nagy befolyást gyakoroltak a gyár termelésére, érdemes közelebbről is foglalkoznunk velük.

Clarence Avery 1913-ban kezdett dolgozni a Highland Park-i üzemben. Akkoriban valamivel idősebb volt harminc évesnél. Ford más munkatársaitól eltérően, akik általában gyakorlati szakemberek voltak, komoly műszaki tanulmányokat végzett. Ford fia, Edsel a Detroit University School-nak, egy

egyetemi típusú műszaki iskolának hallgatója volt. Avery mint műhelyoktató elnyerte Edsel nagyrabecsülését egyrészt tudásával, másrészt pedig szimpatikus természetével, kulturált fellépésével is. Meghívást kapott Fordék családi otthonába, és úgy megtetszett a nagy tehetségvadásznak, hogy azonnal alkalmazta őt Sorensen asszisztenseként. Nem sok idő telt bele, és Avery a szerszámgépek és a gépi megmunkálás kiváló szakértőjévé képezte ki magát, amit nagymértékben megkönnyített számára elméleti felkészültsége, valamint az, hogy állandóan tanulmányozta a tudományos irodalmat, továbbá állandó kapcsolatot tartott fenn a műszaki haladás úttörőivel, többek között Taylorral is. Ő korszerűsítette a szereldei gépsorokat. Egyik munkatársa évek múltán ezt írja róla:

„Avery volt az az ember, aki az autószerelést előre vitte."

Majd így folytatja:

„Nem tudom, kiben ötlött fel elsőként az a gondolat, hogy az egész kocsit mozgó szalagra kell helyezni. Nemegyszer azt mondták azonban nekem, hogy éppen Avery volt az, aki ezt a gondolatot a »boss« előtt felvetette."

A „boss", vagyis Ford, egyetlen szóval sem emlékezik meg erről „Életem és működésem" című könyvében. Pedig Avery volt az, aki Klann-nal és munkatársainak csoportjával együtt 1913 augusztusában első ízben mutatta be egy „T" modell komplett szerelését „mozgás közben", kezdve a „puszta" alvázzal és a kész automobillal végezve. Ez a bemutató volt a korszerű automobilgyártás fejlődésének kezdete. „A szerelés mozgás közben" véglegesen megszüntette a szűk keresztmetszetet a szereldében. Avery és Klann ezzel az egyetlen intézkedéssel több mint felével csökkentette egy „T" kocsi szerelésének idejét. Hozzá kell tennünk ehhez még azt is, hogy ez az újítás, amely mérnökeinek alkotó agyában született meg, csak akkor nyerte el Ford tetszését, amikor már meggyőződött sikeréről.

A „szereléstől mozgás közben" a transzportőrig, vagyis a futószalagig, már csak egyetlen lépés volt. Ez a transzportőr („conveyor") olyan erős hajtóművel rendelkező, elég hosszú és szilárd automatikus futószalag volt, hogy „a padlóról felemelte és mozgásba hozta" a végszerelési folyamaton átmenő autókat. Az első futószalagos szerelésre a Highland Parkban 1914. január 14-én került sor. Az eredmény csaknem csodával volt határos. Mindössze három hónapnak kellett ugyanis eltelnie, és Ford vállalata máris világcsúccsal büszkélkedhetett: egy komplett „T" kocsi szerelése már csak 93 percet vett igénybe, vagyis a szerelés tízszer gyorsabban történt, mint nyolc hónappal azelőtt!

Ford mérnökei azonban az elért siker ellenére sem nyugodtak babéraikon. A főtranszportőrrel egyidőben tökéletesítették a már korábban üzemben tartott, valamint az újonnan felszerelt segédtranszportőröket is. Ezek vagy az egyes konstrukciós részegységek (fődarabok) szerelésére, vagy pedig a főtranszportőr „táplálására" szolgáltak. A segédtranszportőröket többnyire a végszerelés fölött helyezték el, amivel egy csapásra véget vetettek a már-már katasztrofális helyszűkének.

Ez a koncepció egyébként nem volt új. Sokkal korábban alkalmazták már a chicagói vágóhídon, ahol a vágott marhát és a sertéseket a dolgozók feje fölött folyamatosan, transzportőrrel szállították. Természetesen az autógyártás és szerelés mozgásban való megoldása ennél összehasonlíthatatlanul bonyolultabb feladatot jelentett. A Highland Park-i mérnököknek minden találékonyságukra szükségük volt a megoldáshoz.

A termelés a Ford-művekben egyre jobban hasonlított egy olyan nagy folyam (a fő transzportőr) áramlásához, amelyet mellékfolyók (a segédtranszportőrök) tápláltak. Ez az összehasonlítás persze annyiban sántít, hogy a Highland Park-i üzemben a főtranszportőr minden egyes „mellékfolyójától" függött. Ha a mellékfolyók közül csak egyetlen is „kiszáradt", megállt az egész gyártási folyamat. Annak érdekében, hogy megelőzzék az ilyen jellegű üzemzavarokat, nem volt elegendő a transzportőrhálózat pontos „menetrendjének" kidolgozása, így azután a munkafelügyelet és a berendezések karbantartása Fordnál különös jelentőségre és fontosságra tett szert.

Ebben az újszerű, mozgás közben végzett szerelésben még egy további komoly veszély is rejlett. Fennállt ugyanis az a lehetőség, hogy a főtranszportőr állandóan megelőzi majd az őt tápláló segédtranszportőröket. Különösen azok a segédtranszportőrök késlekedtek, amelyek a főtranszportőrt már készre szerelt konstrukciós egységekkel táplálták, mert sok alkatrész megmunkálásához még mindig kézi munkára volt szükség. Az olyan műveleteknél, mint amilyen a hajlítás, az alakítás, a marás, a köszörülés, a fúrás, a préselés, a lyukkiverés, a vágás − a kézi megmunkálási módszerek egyre jobban fékezték a gyártás ütemét. A gyártási műveletek elemi részekre való felbontása, rendkívül sok speciális gépet követelt.

Ami azonban ma már egyáltalában nem probléma, akkoriban még majdnem legyőzhetetlen akadályt jelentett. Az egész világon nem volt egyetlen olyan szerszámgépgyár sem, amely ki tudta volna elégíteni Ford üzemeinek szükségleteit. Fordnak tehát önellátásra kellett berendezkednie, és ehhez megfelelő embereket kellett találni. Az egyik ilyen ember Carl Emde volt.

Emde kiváló mechanikus és nagy tapasztalatokkal rendelkező üzemi ember volt. A feladat, hogy a gyártást Fordnál a lehető legsürgősebben gépesíteni kellett, ebben az elamerikanizálódott németben zseniális konstruktőri, sőt mi több feltalálói képességeket szabadított fel. Az ő érdeme volt az alkatrész és a fődarabgyártás összehangolása a „mozgás közbeni szerelés" ütemével. Emde speciális szerszámgépeinek volt köszönhető, hogy a Highland Park-i üzem meg tudott birkózni az automobilpiac fokozódó igényeivel. Fordnál ezeknek az Emde által konstruált szerszámgépeknek százai dolgoztak. Egyik első műve az az automatikus fúrógép volt, amely a motorblokkba egyszerre negyvenöt lyukat fúrt, mégpedig négy különböző irányban.

Amikor Emde még alkotóerejének teljében volt − talán Willsen kívül − senkit sem lehetett vele összehasonlítani. Annyi alkotó ötlete volt a szerszámgépek

területén, hogy kétszáz szerkesztő dolgozott megvalósításukon. Emde ugyanakkor nem szorítkozott csak a tervezőmunkára, hanem ő maga ellenőrizte a bonyolultabb gépek elkészítését, sőt felállítását is. Kiválogatott mechanikus csoportjával dolgozott, akik azután befejezték az irányítása alatt elkezdett felállítási és felszerelési munkákat.

Ebben a csoportban, amelyet különben „Emde bolygóinak” neveztek, hárman tűntek ki rendkívüli tehetségükkel: Ben Waderlow, Charles Morgana és John Findlater. Wanderlowt főnökén kívül senki sem múlta felül az automatikus szerszámgépekre vonatkozó ismeretek terén. Ő próbálta ki ezeket a gépeket, ő tökéletesítette őket, és nem fogyott ki az ötletekből.

A mechanikusnak egészen más típusa volt Morgana. Ford ügynökeként keresztül-kasul járta az országot azzal a céllal, hogy megismerje az autóalkatrészek gyártásával foglalkozó üzemeket. Veleszületett, intuitív érzéke volt a gépek iránt, és az idegen gyárban már az első látásra el tudta bírálni egy-egy új szerszámgép értékét, felismerte konstrukcióját és működését, majd miután hazatért Highland Parkba, átadta a gép pontos leírását Emdének. Ez utóbbi viszont azonnal áttekintette a gép tervezési és működési elvét, és nemsokára Fordnál már a „lelopott” gép javított változata dolgozott. Nem csodálkozhatunk tehát, hogy Morganát a Ford Motor Company „outside eyes”-ének − „külső szemének” nevezték.

Emde egyik további „kémje” Findlater volt. Rendszeresen látogatta Ford szállítóinak üzemeit, és megállapította gyártási önköltségeiket. Amikor ennek eredményeképpen kiderült, hogy a szállító túlzott árakat számít, Ford rendszerint felbontotta a vele kötött szerződést, és maga kezdett hozzá az illető alkatrész gyártásához. Ha pedig ehhez a gyártáshoz speciális gépekre volt szükség, Emde ugyanennek a Findlaternek az információi alapján megtervezte azokat.

De bármilyen kiváló egyéni tulajdonságokkal is bírt mindegyik, tevékenységüknek nem lett volna ilyen nagy jelentősége Carl Emde nélkül, aki csöndben, mintegy a kulisszák mögött és a cég élettől lüktető központjától távol dolgozott. Az olvasó Ford „Életem és működésem” című könyvében még az automobil-tömeggyártás eme úttörőjének nevét sem találja meg. Sok év múlt el, amikor Fordnak egy másik munkatársa, William Knudsen így írt:

„Az elfelejtett, háttérbe szorított Emde sokkal többet tett az automobilipar forradalmasításáért, mint bárki más ezen a világon.”

6. AZ ÚJ MESSIÁS

Ford tüneményes életpályájának küszöbén egyáltalában nem hasonlított sem Cromwellre, sem Kolumbuszra, sem pedig Napóleonra, akikkel később olyan nagy lelkesedéssel összehasonlították. A nem túlságosan magas, szikár, kissé hajlott tartású Ford 1914-ben, vagyis abban az évben, amely fordulatot jelentett vállalatának életében, már ötvenedik életévét taposta. Nem volt semmi rendkívüli rajta, ami felkelthette volna mások figyelmét, talán csak szeme, amellyel figyelmesen és kutatóan nézett partnerére, mintha mérlegre tette volna, mennyire lehet hasznos saját céljainak szempontjából. Azokra az emberekre, akik első ízben találkoztak vele, inkább bátortalan ember benyomását tette.

Az elemi iskolán kívül tulajdonképpen semmiféle végzettsége nem volt. Műszaki tudását nem könyvekből merítette, az olvasást egész életében időpazarlásnak tartotta. Iskoláját a mechanikai műhelyek és a gépek jelentették, amelyeket mindenek fölé helyezett. Veleszületett hajlamai és munkája kifejlesztették benne az akkori idők mechanikusára jellemző tulajdonságokat: az ötletességet, az éleslátást, a találékonyságot és leleményességet, a kitartást és a szívósságot. Tipikus „terméke” volt az amerikai farmnak és gépműhelynek a XIX. század utolsó évtizedeiben.

Ettől függetlenül nemcsak névleg volt vezetőjük azoknak a nagy automobilipari üzemeknek, amelyeknek az élén állt. Üzemeivel együtt fejlődött ő maga is. Nem tagadhatjuk azt sem, hogy értett az emberek, munkatársai kiválogatásához. Ennek köszönhető azután, hogy olyan mérnökökkel vette körül magát, mint amilyen Wills, Sorensen, Emde és mások voltak. Azoknak az embereknek a kiválasztásánál, akik nagymértékben hozzájárultak vállalatának növekedéséhez és dicsőségéhez, persze a szerencse is rámosolygott. Legjobb képességű munkatársainak legalább a felét James Couzens nyerte meg, akit Ford első üzlettársától, Malcolmsontól örökölt. Az automobilipar dinamikus fejlődésének időszakában viszont, amikor a Ford Motor Company az első helyre küzdötte fel magát, nem egy mechanikus maga törekedett arra, hogy bekerüljön Fordhoz, mert a Highland Parkban megbecsülték az alkotó- és kezdeményezőerővel rendelkező embereket. A felvételről mindig maga Ford döntött és − sohasem tévedett, így volt ez a „dicsőség éveiben”, amikor az őt körülvevő férfiak szűk köre becsületbeli kérdésnek tekintette a gyártás felfejlesztését a tökéletesség csúcsára.

A vállalat gyors ütemű fejlődésének időszakában a vállalatot vezető csoportot a munka iránt érzett lelkesedés és az őszinte barátság erős köteléke fűzte össze, amit egyáltalában nem mondhatunk el a többi autógyárról. Ez a légkör valahogyan önmagától alakult ki, el kell azonban ismernünk, hogy elősegítette Ford akkori beállítottsága, vagy talán még inkább akkori személyzeti politikája. Munkatársaiban kialakult az a meggyőződés, hogy mindegyikük nagy dolgokat visz véghez, hogy nagy műnek részesei, és tüneményes jövő vár rájuk. A fiatalabbakat az a tény is vonzotta, hogy Amerika legjobb mérnökeinek társaságába kerültek. Ford Couzensszel együtt gondoskodott arról, hogy

lelkesedésük ne lankadjon. A jó emberi kapcsolatok megóvása érdekében rokonokat nem alkalmaztak, hogy senki ne kerüljön így kivételes helyzetbe, és mindenki számára ugyanolyan mértékben legyen biztosítva az előrejutás lehetősége. Ez alól az elv alól egyetlen kivételt tettek: Ford fia, Edsel 1913-ban, tanulmányainak befejeztével belépett a vállalathoz. Senki sem vonta azonban kétségbe, hogy Ford egyre hatalmasabb birodalmában a trónörökösnek különleges jogai vannak.

A lelkes újítókkal és ésszerűsítőkkel szemben maga Ford játszotta a jóságos „sors" szerepét. Egy-egy új ötlet szerzőjét nemegyszer magához kérette, és négyszemközt, mosolyogva egy csomó bankjegyet nyomott a kezébe:

− Vedd el, fiam, és felejtsd el, hogy valaha is adtam neked valamit!

És ezt olyan módon tette, hogy a megajándékozottak kivétel nélkül megtiszteltetésnek vették a „boss" nagylelkűségének megnyilvánulásait, további munkára ösztönözte az egész műszaki gárdát, akik majdnem mind egy család tagjának érezték magukat. Munka után a Pontchartrain-szállóban találkoztak, ahol poharukat Ford és Couzens tiszteletére ürítették. A családias hangulatot fokozta, hogy az ételeket és az italokat... transzportőrön szolgálták fel, amelyet az asztal alatt elhelyezett öt lóerős motor hajtott.

Amikor Highland Parkban felfutott a gyártás, és ezzel együtt meredeken emelkedett a Ford Motor Company bevételeinek görbéje is, a vállalatnál hihetetlen méretű műszaki fejlesztés következett be. Henry Ford bebizonyította, hogy nem fél a kockázatos vállalkozásoktól. Gyára 1910-től kezdődően egy évtizedig olyan merész és költséges kísérletek színhelye lett, hogy kihívta az egész amerikai ipar rosszalását. Fordnál ugyanis minden ötletet kipróbáltak, még akkor is, ha az más üzemekben nem vezetett pozitív eredményre. Új kísérletekbe kezdtek, és nemegyszer bebizonyosodott, hogy a fáradozás nem volt hiábavaló.

A „Sturm und Drang"-nak ebben az időszakában Henry Ford fáradhatatlan volt, majd szétvetette az energia és a hajthatatlan akarat. Egyik ismerőse kérdésére:

− Mi táplálja kimeríthetetlen energiáját?

Ford habozás nélkül így válaszolt:

− A „T" modell megszületése óta életem legfőbb vágya, hogy a gyár kapuján minden percben egy kész kocsi gördüljön ki.

Ez a vágya 1920 februárjában teljesült, amikor a Ford Motor Company üzemei hatvan automobilt kezdtek gyártani egy óra alatt. Az „új messiás" azonban ezzel sem volt megelégedve, 1925. október 31-től kezdve Ford egy-egy munkanapon percenként már hat kocsit gyártott az új „T" modellből. Ezt a rekordot egyetlen versenytárs sem tudta túlszárnyalni.

Az egész tőkés világban, Amerikában pedig még inkább, a gyors meggazdagodásra irányuló törekvés a nagy vállalkozások hajtóereje. Akinek pénze van, mindene van: kényelmes élete, társadalmi pozíciója és ezen túlmenően − más emberek fölött is uralkodik, ami sokszor jobban megszédíti az embert, mint

a legerősebb ital. Vajon nem szédítette-e meg Fordot is az a dolláreső, amelyre a „T” kocsik eladásával tett szert?

Egy bizonyos: az automobil-tömeggyártás gondolatától megszállottan műszaki embereit egyre kíméletlenebbül hajszolta új sikerekre. Ford mérnökei tudták, hogy állásukat csak akkor tarthatják meg, ha szakadatlanul növelik a termelést, így azután ez az alapjában véve szerény, falusi származású mechanikus egyre magabiztosabb lett és igen gyorsan egyeduralkodónak tartotta magát.

Ugyanakkor sem külső megjelenésében, sem magatartásában semmiféle változás nem volt észlelhető. Továbbra is az a háttérben mozgó, kevés beszédű, tartózkodó ember maradt, aki állandóan kikerülte a kellemetlen helyzeteket, amikor valakinek valamit szemébe kellett mondani, amikor fel kellett emelni a hangot vagy ököllel az asztalra kellett csapni. Szüksége volt olyan emberre, aki meg tudta őt kímélni az ilyen kényes helyzetektől, az összeütközésektől, és − ha a szükség azt kívánta − nem átallotta terrorizálni az ellenfelet.

Ez az ember James Couzens személyében rendelkezésére állt.

Couzens mindenki másnál alkalmasabb volt azokra a „sötét munkákra”, amelyek elől Ford kitért. Ez a nyers és büszke, magabiztos és saját kiválóságáról meggyőződött férfi, aki saját érdekeit ugyanúgy védte, mint a cég javát, Highland Parkban tekintélynek örvendett ugyan, de általában nem szerették. A „kemény kéz” politikájának híveként alárendeltjeivel az uralkodó és a csalhatatlan próféta hangján beszélt.

Bár saját akaratából vállalta a „hatalmas ember” nehéz szerepét, ki nem állhatta a talpnyalást és azt sem, ha mások megalázkodtak előtte. Egyetlen beosztottja, az idegen cégek egyetlen képviselője sem tudott kegyeibe beférkőzni.

Ez a tipikus „self-made man”, még harmincéves sem volt, amikor 1903-ban Malcolmson bizalmi embereként a cég kötelékébe lépett. Abban az időben szürke könyvelőcske, a „T” modell sikere után azonban Highland Parkban a második helyre tornázta fel magát − közvetlenül Ford után. És meg kell hagyni, hogy ezt a felemelkedést teljesen meg is érdemelte. Couzens nélkül elképzelhetetlen lett volna az eladott Ford-kocsik számának az az egészen fantasztikus növekedése, amiről az alábbi néhány szám ad bizonyos képet:

Év	Az eladott kocsik száma
1903-1904....................	1 700
1908-1909....................	10 607
1915-1916.....................	472 350
1920-1921....................	933 720

Ez az eredmény hallatlan erőfeszítést kívánt, olyan munkát, amelyre kevés

ember lett volna képes. Couzensnak két, sőt három ember helyett kellett dolgoznia. Nemcsak a cég kereskedelmi igazgatója és pénztárosa volt, hanem ő volt egyúttal a beszerzés és az eladás legmagasabb szintű vezetője is, továbbá ő volt a vállalat sajtóelőadója, majd végül − az az ember, aki ebben a nagy kiterjedésű országban az olcsó autót város- és faluszerte propagálta. Az alatt a tizenhárom év alatt, amelyet Couzens a Ford Motor Company szolgálatában töltött, személyes irányítása alatt alakult ki a cég eladóinak (képviselőinek, ügynökeinek) roppant hálózata. Ő maga vette fel ezenkívül a bonyolult kereskedelmi apparátus vezetőit és egyéb munkatársait is.

Mint a „T” kocsik eladásának első megszervezője olyan gyorsan gyűjtötte be a megrendeléseket, hogy a gyártás nem tudott a megrendelésekkel lépést tartani. Más ötletei mellett ragyogó módszert talált ki a nagyobb és gazdagabb amerikai városokban létesítendő, új árusítóhelyek finanszírozására. Módszerének köszönhetően ezek a költségek nem a cég költségvetését terhelték. A kiadásokat rendszerint az amerikai városokban mindenütt megtalálható főutcai bankár vállalta magára. A taktika abból állt, hogy Ford képviselője kimerítően ismertette a bankár előtt a „T” modell eladásából származó rendkívüli előnyöket. Ha a bankár késznek mutatkozott arra, hogy részesedjék a nyereségben, a Ford Motor Company előléptette saját bankárjának, és azonnal nagyobb összegű folyószámlát nyitott nála. A bankár ezt azzal viszonozta, hogy hitelt nyújtott annak az új eladónak, akit Fordék az illető városban és környékén kiszemeltek. Ahogyan növekedett a „T” modell népszerűsége, oly mértékben fokozódott az érdeklődés az eladási koncessziók iránt is, és a helyi bankárok egyre készségesebben finanszírozták a cég eladóit.

Couzens nemcsak az Egyesült Államok területén létesített elárusítóhelyeket, hanem külföldön is. 1912-ben már mintegy hétezer ilyen elárusítóhely működött, a rákövetkező évben már majdnem az összes városban találunk Ford-képviseleteket. Ennek a gyorsan és hatékonyan működő eladási szervezetnek köszönhette Ford, hogy tartós fölénybe került versenytársaival szemben. Gyakorlatilag ez azt jelentette, hogy minden számításba jövő autóvásárlónak − a kocsi előnyeitől függetlenül − „T” modellt adtak el. Ha ezen túlmenően azt is figyelembe vesszük, hogy a Ford-kocsi kezelése rendkívül egyszerű volt, továbbá, hogy az egész országban az elárusítóhelyek mellett dolgozó szerelők biztosították a kocsik gyors javítását is, egyáltalában nem csodálkozhatunk, hogy a „T” modellt egyre többen és szívesebben vásárolták.

De még ez sem minden: Couzens olyan helyzetet teremtett, hogy az ügynöknek jelentkezők egymás lábát taposták le, csak hogy Fordtól eladási koncessziót kapjanak. Ha azután megkapták a megbízást, Couzens oly nagy mennyiségű kocsival árasztotta el őket, hogy az eladónak valóban rendkívül ügyes üzletembernek kellett lennie, hogy minden kocsira vevőt találjon, így érte el Couzens, hogy a Highland Park-i gyár gyors ütemű fejlődése nem tudott lépést tartani a kereslettel, annak ellenére, hogy az üzem a mind folyamatosabb

gyártásnak köszönhetően állandóan több és több kocsit dobott a piacra. 1913-ban a gyárat minden három percben elhagyta egy autó, az év végén azonban még így is kénytelenek voltak megállapítani, hogy a cég mintegy százezer kocsira szóló megrendelést nem tudott teljesíteni.

Couzens azonban nem elégedett meg azzal, hogy életre hívta a Ford Motor Company gyártmányainak gigantikus eladási hálózatát. Amikor az üzem már teljes kapacitással dolgozott és maga szabta meg a feltételeket, Couzens a reá jellemző előrelátással foglalkozni kezdett a cég szállítóival is. Legelsőnek az autóalkatrészek készítőit vette szemügyre, kihasználva arra irányuló igyekezetüket, hogy mindenáron a nagy felvevő állandó szállítói maradjanak. Rábeszéléssel és fenyegetésekkel elérte, hogy még akkor is elégítsék ki Ford szükségleteit, ha ezen nem keresnek, és ha csak azokkal a nyereségekkel számolhatnak, amelyeket a más autógyáraknak eladott többlettermelésükkel érnek el. Couzens erőfeszítéseire az tette fel a koronát, hogy a gumiabroncsokat a termelő önköltségi áron szállította, a gyújtógyertyákat pedig − önköltségi ár alatt.

Ezeknek a megtakarításoknak bizonyos részét a Ford-kocsik árának leszállítására használták fel. Mindebből egyértelműen kiderül, hogy 1903-tól egészen 1915-ig, vagyis abban az időben, amikor Couzens a Ford Motor Company alkalmazásában állt, nem csupán Ford érdeme volt, hogy az automobil igen sok ember számára vált elérhetővé, hanem ugyanúgy Couzens üzletpolitikájáé is. Ezt azonban a „tömeggyártás messiása" nyilatkozataiban egyetlen egyszer sem említi meg.

Márpedig − a tulajdonképpeni gyártástól eltekintve − Couzens volt az, aki országszerte lerakta Ford mérhetetlen gazdagságának alapjait. Vonatkozott ez az autók szállításával kapcsolatos fuvarköltségekre is. A fuvarozási költségeken kivétel nélkül az összes autógyárosok kerestek. Couzens azonban elérte azt, hogy az autók fuvarozása aranytojásokat tojó mesebeli tyúkká vált, azzal, hogy − ott, ahol az egyáltalában csak lehetséges volt − a kocsikat vízi úton fuvaroztatta. Ha viszont már vasutat kellett igénybe vennie, inkább alkatrészeket, kerekeket, lökhárítókat, sárhányókajt stb. szállított nagyobb mennyiségben az eladóknak azzal az ajánlással, hogy a kocsikat szereljék össze ott helyben.

Amikor Couzens 1915-ben egy viharos összeütközés után megvált Fordtól, a cég pótolhatatlan veszteséget szenvedett. Couzensnek volt köszönhető, hogy Ford figyelmét tizenhárom évig kizárólag a gyártásra és olyannyira szeretett gépeire fordíthatta. Nagyrészt Couzensnek köszönhette roppant nyereségeit is, amelyek ezeknek az éveknek során elérték a nettó 110 millió dollárt. Azt, hogy milyen jelentős szerepe volt Couzensnak a vállalat fejlődésében, mi sem bizonyíthatja jobban kortársainak tárgyilagos véleményénél:

„Couzens nélkül a cég nem tudott volna ilyen nagy sikereket elérni." „A vállalat szempontjából nagyobb jelentőségű ügyekben a döntés mindig Couzens

dolgozószobájában született meg.” És végül: „Sem Couzens Ford nélkül, sem pedig Ford Couzens nélkül nem tudott volna ilyen nagy művet alkotni.”

A vállalat felvirágzásának ezekben a viharos éveiben és abban az időben, amikor a Ford Motor Company áttért az autók nagyüzemi gyártására, Ford mindenekelőtt azért értékelte nagyra Couzenset, mert „jobbkeze” helyettesítette őt mindig, amikor brutális módszereket kellett alkalmazni, ezekben az esetekben ugyanis inkább mások szolgálatait vette igénybe. Lelke mélyén bizonyára tudatában volt annak, hogy a műhelyeken és a gyáron kívül nem mérkőzhetik Couzensszal, s már csak ezért sem táplált baráti érzéseket vele szemben. Ha Couzens engedékeny és fejet hajtó ember lett volna, Ford talán megbékül vele és mint tőle függő alkalmazottját lekezeli. De Couzens nem tartozott a visszavonuló emberek közé, és mindenről megvolt a maga véleménye, amely nemegyszer eltért Ford álláspontjától. Ford tehát csak addig tűrte meg a cégnél, amíg pótolhatatlan volt.

Mielőtt azonban bekövetkezett volna a szakítás, közösen kellett megbirkózniuk azzal a válságos helyzettel, amely a Ford Motor Company üzemeinek gyártási folyamataiban végrehajtott forradalmi jellegű változtatások folytán állt elő.

A technológia és a gyártási módszerek gyökeres átszervezése során figyelembe vették az összes lehetséges műszaki tényezőket és gazdasági feltételeket. Csak egyről feledkeztek meg − az emberről. Az állandó változtatások és kísérletek, az új gépek, a futószalag bevezetése következtében a munkásokat állandóan át kellett helyezgetni egyik munkáról a másikra, egyik munkahelyről a másikra. A munkás reggel nem tudta milyen utasítást kap, mit és hol kell dolgoznia. A gyártási műveletek felbontása egyszerű munkákra oda vezetett, hogy Fordnál mind kevesebb munkás érezte magát szakképzett dolgozónak, akinek megvan a maga szakmája, sőt mi több, munkahelye. A munka mind egyhangúbbá, monotonná és ezzel fárasztóbbá vált. Mindezt még az is betetőzte, hogy állandóan nagyobb termelékenység elérésére hajszolták, lépést kellett tartania a korszerű géppel vagy a futószalag haladási sebességével. Könnyen megérthetjük, milyen hangulatot keltett mindez a dolgozók körében.

Ilyen körülmények között fokozódott a dolgozók elégedetlensége. Ez az elégedetlenség akkor érte el tetőfokát, amikor „kiegyenlítették” a futószalagot kiszolgáló munkások bérét. Megszüntették a prémiumokat és a napi kereset felső határát 2,34 dollárban szabták meg, ami kevesebb volt a detroiti gyárakban elérhető átlagkeresetnél. A munkások kezdtek menekülni Fordéktól. Az az elhatározásuk, hogy kilépnek, már csak azért is könnyen ment, mert Detroitban akkoriban nem volt hiány munkában. A fluktuáció Ford üzemeiben 1913-ban meghaladta a 380 százalékot, s ez a vállalat vezetőségét is nyugtalanítani kezdte. Ford és Couzens megállapították, hogy ez a véget nem érő munkásvándorlás, valamint az új emberek betanítása komoly pénzébe kerül a cégnek, és a gyár létét fenyegeti.

Feltétlenül meg kellett tehát keresni a kiutat ebből a nehéz helyzetből, és megtalálni a módját, hogy a munkások elfogadják félautomata szerepüket és ne hagyják ott munkahelyüket. Az idő sürgetett, azonban a megoldást egy új, eddig ismeretlen tényező akadályozta: a szakszervezet.

7. AZ ÖTDOLLÁROS NAPIBÉR

Ekkor történtek az első kísérletek a munkások megszervezésére Detroitban, abban a városban, ahol minden más városnál jobban burjánzott a munkások kizsákmányolása, és ahol a „sweat-shop" kifejezés (− annak a műhelynek a neve) született, (ahol kicsavarják a munkásból az utolsó csepp verítéket is). Ezek a próbálkozások az Industrial Workers of the World (IWW) − vagyis a Világ Ipari Munkásai elnevezésű szervezettől származtak.

Ez a hangzatos nevű szervezet 1905-ben, Chicagóban alakult meg, és húsz évig játszott valamelyes szerepet az Egyesült Államok szakszervezeti mozgalmában. Fennen hirdetet:

„Nincs semmi, ami a munkásosztály és munkaadók osztálya között közös volna." Ez a szövetség szemben állt az 1886 óta működő, megalkuvó Amerikai Munkásszövetséggel (American Federation of Labor − AFL). A munkaadók véres terrorral harcoltak az IWW jelszavai ellen és az általa szervezett sztrájkok ellen. Sőt mi több, az egyes államok törvényesen bűnös szervezeteknek bélyegezték a szakszervezeteket.

1913-ban Ford alkalmazottai között mintegy tízezer európai bevándorló volt, s körükben a Világ Ipari Munkásai szövetség jelszavai termékeny talajra találtak. Az említett szövetség sajtótermékeiben − a „Solidarity"-ban és a „The Emancipator"-ban − cikkek jelentek meg „Henry Ford, a munkáshajcsárok királya" címmel. Követelték a munkakörülmények megjavítását a Highland Parkban, Fordnak pedig szemére vetették, hogy bár az utolsó csöppig kifacsarja a munkások munkaerejét, 25 centet fizet nekik egy órára, hogy gyakran elbocsátja, majd visszaveszi őket, de már rosszabb feltételekkel. A munkások között szakszervezeti jelszavakat hangoztató röpiratokat terjesztettek.

A Ford Motor Company vezetősége kezdetben kísérletet tett arra, hogy a szokásos eszközökkel intézze el az ügyet. Az IWW-nek nem egy agitátora, még mielőtt egyáltalában kinyitotta volna a száját, börtönben találta magát. A munkásoknak azt is megtiltották, hogy az ebédszünetben elhagyják a gyár területét. Ezek azonban csak félmegoldások voltak, és nem szegték a szakszervezeti emberek kedvét. A munkások menekülése Fordtól egyre nyugtalanítóbb méreteket öltött. Havonta a munkavállalók 40-60 százaléka lépett ki a gyárból. A sarokba szorított Ford radikálisabb eszközök után nézett. És ekkor

jött a csalhatatlan és találékony Couzens mentő ötlete.

Egy régi közmondás szerint a szükség a találékonyság anyja, márpedig a Ford Motor Company ebben az időben tényleg szükséghelyzetben volt. A gyárban lezajlott spontán zavargásoknak, valamint az IWW egyre aktívabb fellépésének hatására Couzens kidolgozta az ellentámadás koncepcióját. Egész stratégiája tömören az „ötdolláros napibér jelszóban fogalmazódott meg. Ezt a jelszót, minden lehetséges reklámot igénybevéve, 1914. január 5-én kürtölték világgá.

Ezen a napon Ford és Couzens nyilatkoztak a sajtónak arról, hogy a vállalat a munkanapot nyolc órára csökkenti, hogy két műszak helyett három műszakot vezet be, és végül − hogy a napi alapbér öt dollár lesz. A két gépelt oldalra terjedő nyilatkozat magasröptű, deklamáló stílusban ilyen részleteket tartalmazott:

„A Ford Motor Company, az automobiliparnak ez a világszerte legnagyobb és legtüneményesebben fejlődő vállalata, ez év január 12-ével megkezdi a legnagyobb forradalmat a munkások bérezése területén, olyan forradalmat, amilyet az ipar eddig még nem ismert.”

A nyilatkozat további szövegében − amely stílusában egyébként államfői „trónbeszédre” emlékeztet − ez a mondat is olvasható:

„Meggyőződésünk szerint a szociális reformokat mindenkinek a maga házatáján kell kezdenie.”

A nyilatkozatból egyértelműen kitűnt, hogy Fordnál minden egyes, 22. életévét betöltött munkást „a vállalati nyereségből olyan rész” fogja megilletni, hogy az biztosítja számára a minimális ötdolláros bért a munkában töltött műszakért. A gyári kollektíva kilenctized részének azonnal részesülnie kell ebben a béremelésben, nem kivéve azokat a 22. évüket be nem töltött munkásokat, akiknek valamilyen családtagjukról kell gondoskodniuk. 1914-ben a cég erre a célra 10 millió dollárt irányzott elő.

− Ez nem jótékonyság, de nem jelent magasabb béreket sem − jelentette ki Ford egy sajtóinterjúban −, hanem részesedés a nyereségben és racionális munkaszervezés.

A nyilatkozat nem szólt a szellemi dolgozókról, a szereléssel foglalkozó fióküzemek munkásairól és a Fordnál dolgozó nőkről. A sajtóban azonban nemsokára kiegészítő információk jelentek meg: az irodai tisztviselők fizetéseit is felül fogják vizsgálni, az ötdolláros napibér pedig vonatkozik Ford összes vállalataira, kivétel nélkül. Ami viszont a nőket illeti, arról Ford így nyilatkozott:

− Elismerem, hogy a nőket figyelmen kívül hagytuk, de abból a feltevésből indultunk ki, hogy végül is mind férjhez megy. Azok a nők azonban, akik megmaradnak a munkában, megfelelően magasabb bért fognak kapni.

1914 januárjában nemcsak az Egyesült Államokban, hanem még a messzi Európában is zavartalan béke honolt, Ford nyilatkozata, mint fényes rakéta robbant a felhőtlen kék égen. A világsajtó első oldalain elhelyezett főcímek az

egekbe emelték az olcsó autók messiását. Az egyes országok közvéleménye kivétel nélkül a legnagyobb elismeréssel fogadta a hírt Ford „forradalmi” lépéséről. Szociológusok, szakszervezeti funkcionáriusok, miniszterek, politikusok, különböző egyházfők egyöntetűen őszinte lelkesedéssel nyilatkoztak az ötdolláros napibérről. Voltak egyes kommentátorok, akik ebben egy új gazdasági korszak igéretét látták, amely az általános jólét harmonikus egységébe kapcsolja majd össze a nagyarányú termelést, a magas munkabéreket és a nagy fogyasztást.

Ford majdnem egyik napról a másikra nemzeti hőssé vált. A cikkek, a riportok, a vélemények, a kritikátlan lelkesedés mindent elöntő áradatából kirajzolódott egy, az amerikai polgárság szívéhez közelálló alak, aki egyesítette magában a nemes emberbarát erényeit az összes társadalmi betegségek ismeretével. Akadtak olyanok is, akik zseniális közgazdászt is felfedeztek benne.

Az a nyilatkozata, hogy az ötdolláros napibér formájában osztozni akar a nyereségen a munkásokkal, még azokat is meggyőzte, akik eddig nemigen szívlelték Ford nézeteit, sőt azokat is, akik úgy látták, hogy mindig csak a saját zsebét tartja szem előtt. Az, hogy öt dollárt ígért minden egyes munkásának, mégpedig függetlenül végzett munkájától, olymértékben hatott a tömegek képzelőerejére, hogy Ford még csak nem is álmodhatott ennél hatásosabb „publicity”-ról, jobb reklámról.

Az ötdolláros napibér atyjának azonban minden lebegett a szeme előtt, csak nem a jótékonyság és a munkások jóléte. Couzensnak − bár Ford munkatársainak többsége a koncepciót túlságosan is kockázatosnak tartotta − sikerült „gazdáját” meggyőznie, hogy a magas munkabéreket nagy nyereségek követik majd, s az ötdolláros napibér a vállalathoz édesgeti a legjobb munkaerőket, és ennek folytán csökkennek a gyártási költségek, így a gyár végső soron még jövedelmezőbb vállalkozás lesz.

Nehezebb dolog volt Ford „huszárvágásának” megnyerni a szervezett nagytőkét. A nagyipar egyhangúan elítélte Fordot. Megrágalmazták, hogy semmi másról nincs szó, csak önreklámról, hogy kuruzsló és egészségtelen hajlamokat mutat az irracionális ötletekre. A New York-i pénzügyi körök sajtója szerint Ford ötlete az egész országban szükségszerűen a sztrájkok járványszerű láncolatát váltja ki. A „Wall Street Journal” azt állította, hogy az ötdolláros napibér egyenesen „gazdasági bűntény”. Még szenvedélyesebben nyilatkozott a „New York Times”, amelynek cikkírója szerint a magas munkabérek elmélete „utópiához hasonlít” és „előre sikertelenségre van ítélve”. .

A Wall Street pénzembereinek az volt a gyanújuk, hogy Ford egészen eltökélten és átgondoltan a szocializmusnak tör utat. Mind határozottabban hallatszottak olyan hangok, hogy itt „az alsóbb osztályok elégedetlenségére és lázadásra” való tudatos ösztönzéséről van szó. Egyszóval − az amerikai tőke szemében Ford renegát és áruló lett.

Amikor az Egyesült Államok pénzügyi körei ilyen ellentmondóan és tévesen értékelték Ford indítékait és szándékait, egyáltalában csodálkozhatunk-e azon, hogy a dolgozók szervezetlen tömegei még könnyebben engedték magukat félrevezetni?

Már az ötdolláros napibér meghirdetését követő napon vagy tízezer ember vette ostrom alá a Ford-művek kapuit, és kérte felvételét. A nagy keresetekről szóló hír − a jelek szerint − új „népvándorlást" indított meg az egész országban. A nagy kiterjedésű kontinens legeldugottabb sarkaiban a mezőgazdasági munkások, favágók, bányászok, tengerészek és hivatalnokok ezrei hagyták ott munkahelyüket, csak hogy minél előbb részesülhessenek a Ford által beígért nyereségekben. Minden egyes Detroitba érkező tehervonattal újabb csapatok érkeztek.

A riadóztatott városi szervek munkába állították az egész rendőrséget. Riporterek furakodtak a tömegbe, beszélgetésbe elegyedtek az emberekkel, és hajszolták az érdekes híreket. Egyikük egy olyan kilencgyermekes anyára talált, aki utolsó félrerakott garasait áldozta fel, hogy Detroitba jöhessen és munkát könyörögjön ki férjének. Sokaknak nem volt pénzük a visszautazásra. A helyi sajtóban cikkek jelentek meg tele Fordnak címzett szemrehányásokkal, kifejtve, hogy neki kell viselnie a felelősséget agyonreklámozott bőkezűségének következményeiért. Kiderült azt is, hogy a vállalat semmit sem tett annak érdekében, hogy az emberek ezreit munkába állíthassa. Már az első napon kifüggesztették a táblát a gyárkapura: „No Hiring!", vagyis − „Nincs felvétel!".

A tömeg ekkor kezdett először zúgolódni. Ford szemfüles ügynökei csak a harmadik napon jelentek meg, és kezdték osztogatni a belépőket a felvételi irodába. Nem telt bele egy hét sem, és a kapura több nyelvű hirdetmény került, miszerint az üzemben már nincsenek szabad munkahelyek.

Ekkor már félelmetes tömeg, vagy tizenötezer ember torlaszolta el a gyárba vezető utakat. A fenyegető tömegben a legkisebb incidens robbanást okozhatott. Az első összeütközést január 10-én reggel Ford alkalmazottjai váltották ki, akik be akartak jutni az üzembe. Több helyen veszekedésre, sőt verekedésre is sor került. Ekkor beavatkozott a rendőrség. A tömeg a rendőröket kövekkel és palackokkal dobálta meg, és összetörte az üzemi épületek ablakait. A küzdelem a felbőszült emberekkel két óra hosszáig tartott, amikor végül is tűzoltófecskendők jeges vizével sikerült a tömeget szétoszlatni.

A helyi napilap, a „Journal", másnap a következőképpen írt:

„Mintegy háromezer ember ázott bőrig. A hőmérséklet nulla fok körül volt, éles északnyugati szél fújt, és a szerencsétlen emberek vaktában keresték a helyet, ahol egy kicsit felmelegedhetnének. Amikor valakit közülük elért a fecskendő jeges vízsugara, öltözéke jégpáncéllá változott."

A rendőrfőnök közölte az újságírókkal, hogy a felelősség a borzalmas jeges fürdőért a Ford művek vezetőségét terheli, mert nem gondolt kellő időben arra,

hogy megszervezze az emberek felvételét. Más kérdés persze, hogy a tájékozatlan és bizonyos mértékig naiv pályázókat az első találkozás Ford nagylelkűségével még a kapott hideg tusnál is jobban kijózanította. Az ötdolláros napibérre áhítozók tömege hirtelen apadni kezdett. A következő napokon a felvételi irodának már nem voltak nagyobb nehézségei a jelentkezőkkel.

Emberek ezrei csak azért jöttek Ford kapui elé, hogy keserű csalódással és üres kezekkel távozzanak. A leglényegesebb azonban az, hogy milyen sors várt azokra, akiket felvettek, és hogyan teljesítette Ford ígéretét régebbi dolgozóival szemben?

Elsőnek Couzens igazította helyre azokat a hiedelmeket, hogy Ford valóban meg akarja osztani nyereségeit a munkásosztállyal. Az ötdolláros napibér semmi mást nem jelentett, mint magasabb munkabért, és a nyereségrészesedésről csak azért esett szó, hogy a vezetőségnek meglegyen a lehetősége a munkabérek szabályozására a konjunktúrától függően. Az új napibérnek le kellett továbbá fegyvereznie az IWW szakszervezeti agitátorait is, amit maga Ford is megerősített az újságíróknak adott nyilatkozatában.

− Nálunk már nem lesznek munkászavargások.

A helyi lapok, kétségtelenül Couzens sugalmazására, aki gondosan ügyelt a reklámra, arról írtak, hogy milyen kitörő lelkesedéssel fogadták a munkások az új munkabérek hírét. Az egyik riporter olyan színesen ismertette a Ford-művekben uralkodó hangulatot, hogy az ember azt hihette, karnevál leírásáról van szó:

„A gyárat elöntötte az öröm hulláma, olyan hullám, amely azzal a következménnyel járt, hogy a gépek zaját elnyomta a boldog emberek éneke, olyan hullám, amelynek köszönhetően az emberek könnyű, táncos léptekkel mozogtak. Arcukon az olaj és a por álarca alatt kivirágzott a mosoly, a fáradt karok kiegyenesedtek, a fénytelen szemekben férfias tűz lángolt fel, mintha a nyomorúságos lét évei után megpillantották volna a jobb jövő fényét."

Az egyik újságíró egy lengyel származású udvari munkás szavait idézte:

„A fiam már nem fog újságot árulni az utcán, leányom pedig nem jár majd takarítani. Újból család leszünk."

Lehetséges, hogy Ford munkásai kezdetben hittek a jobb jövőben. Lehetséges az is, hogy az újságok a dolgozók azon részének hangulatát festették le, akik valóban jól jártak a napibér megemelésével. Biztos azonban, hogy nemcsak a jobb kereset reménye serkentette a munkásokat munkára, hanem erre kényszerítette őket a félelem a munkanélküliségtől. Nem telt bele egy hét sem, amikor leckét kaptak abból, hogy milyen könnyű kívül kerülni a gyár kapuján. Néhány száz pravoszláv munkás oda merészkedett, hogy az egyik egyházi ünnepen ne álljon munkába. Azonnal felmondtak nekik, és ezzel a többi dolgozónak is tudomására hozták, hogy az ötdolláros napibér egyúttal a vállalati fegyelem megszigorítását is jelenti.

A más városokból ide áramló munkások alapvetően megváltoztatták a helyzetet a munkapiacon is. Ford már nem félt a munkások kilépésétől, azokat választhatta ki és vehette fel, akik neki tetszettek, minden akadály nélkül

rákényszeríthette a dolgozókra akaratát. Az ipari munkaszervezés két szakembere, Arnold és Faurote mérnökök „Ford Methods and Ford Shops” („Ford módszerei és üzemei”) című tanulmányukban így írnak:

„Fordnál nem hallható egyetlen protestáló szó sem, mert mindannyian tudják, hogy az utcára vezető kapu mindenki számára nyitva van, aki bármilyen módon, bármilyen formában nem engedelmeskedik minden fenntartás nélkül fölöttese utasításainak.”

Ezzel szemben Ford visszaemlékezései szerint az állapotok idillikusak voltak.

„Minden dolgozónak joga van a panaszra, és ezzel kapcsolatban megkerülheti közvetlen fölöttesét, aki nem érzi sértve magát, ha valaki saját ügyében közvetlenül a vállalat igazgatójához fordul. Ez egyébként csak ritkán szokott megtörténni, mert minden igazságtalanságra reagálunk és a vétkest megbüntetjük, függetlenül attól, hogy milyen munkakört tölt be.”

Ford ugyanakkor nem rejtette véka alá, hogy éppen az ötdolláros munkabérnek köszönhetően tett szert két legnagyobb nyereségére: egyrészt a legjobb automobilipari dolgozókra, másrészt arra a lehetőségre, hogy maximális teljesítményeket sajtoljon ki belőlük. Később nyíltan beismerte:

− Az ötdolláros munkabér és a nyolcórás munkanap nagyobb mértékben járult hozzá a gyártási önköltség csökkentéséhez, mint bármely korábban alkalmazott intézkedés.

De valóban hogyan történt a nyereség megosztása a dolgozókkal?

Mindenekelőtt azt kell leszögeznünk, hogy nem minden munkás érte el az olyannyira áhított ötdolláros napibért sem. Már előre kizárták ebből a „kedvezményből” a nőtlen férfiakat és azokat, akik el akartak válni. Az asszonyok közül csak a családfenntartók részesülhettek ebben a bérben. Ugyanez vonatkozott a huszonkét évnél fiatalabb férfiakra is. És végül volt egy további feltétel is, nevezetesen az, hogy a Fordnál legalább hat hónapot kellett ledolgozni. De még ez sem volt minden: a „nyereségrészesedésből” előre ki voltak zárva mindazok az emberek, akik „erkölcstelen” életet éltek.

Azt, hogy a dolgozók hány százaléka nem érte el az ötdolláros napibért, elárulja a cég 1916 júniusából származó pénzügyi beszámolója. E jelentés szerint a Ford-művek dolgozói közül több mint tizennégyezren, vagyis a dolgozólétszáma mintegy 30 százaléka keresett kevesebbet napi öt dollárnál. Más szavakkal: a híres deklaráció után két és fél évvel emberek ezrei nem kapták meg a „részesedést”. A hathónapos próbaidőre felvett új dolgozók naponta legfeljebb 2,72 dollárt tudtak megkeresni, és sokat elbocsátottak közülük még a próbaidő lejárta előtt, hogy új embereket vegyenek fel helyükbe. Csak az 1916-os évben mintegy 7500 dolgozó neve került le a bérlistákról, általában olyan embereké, akik nem tudtak alkalmazkodni az új munkaszervezési módszerekhez. Ezeknek a dolgozóknak legalább kétharmada nem dolgozta le a hat hónapot. Az a gyakorlat, hogy az embereket két és fél dolláros bérért vették fel, egészen 1919 júliusának közepéig tartott.

A detroiti „Saturday Night” 1918 nyarán így foglalta össze Ford „munkabér-forradalmának” eredményeit:

„Az átlagkereset a Ford Motor Company üzemeiben az 1914-től 1918-ig terjedő években nem haladta meg a más detroiti és környékbeli vállalatoknál elért átlagkeresetet.”

Henry Ford azzal, hogy a munkásosztály jótevőjének szerepében tetszelgett, nemcsak hogy nem szenvedett semmiféle anyagi veszteséget, hanem − mint ahogyan azt egyébként maga is beismerte − még keresett is a dolgon. Ez persze nern tartotta vissza Fordot attól, hogy a dolgozók erkölcscsőszeként lépjen fel. Az ő kezdeményezéséből született meg a vállalat kebelében egy harminc főből álló osztály, amely a Ford Sociology Department nevet kapta, és a dolgozók magánéletének tanulmányozásával foglalkozott. Az osztály dolgozóinak az volt a feladatuk, hogy látogassák a munkások szolgálati lakásait és állapítsák meg, hogy erényesen élnek-e és így jogosultak-e az ötdolláros napibérre. Ezeknek az erényeknek a kódexe egészen furcsa keveréke volt az ésszerű követelményeknek, a puritán szemforgatásnak és Ford személyes szeszélyeinek.

A dolgozók magánéletének ezek az „ellenőrei” kezdetben sok jót tettek. Ez különösen a Kelet-Európából származó bevándorlókra vonatkozott, akiket megtanítottak racionális háztartási költségvetés alapján, takarékosan élni. Kioktatták a munkásfeleségeket, hogyan vezessék háztartásukat, hogyan és hol vásároljanak be. Munkájuk pozitív eredményei között említhetjük meg a higiénia színvonalának emelkedését is.

Ahogy azonban növekedett az ellenőrök száma, egyre kevesebb volt közöttük a jóakaratú ember, és egyre többen avatkoztak be „inkvizítorokként” a dolgozók magánéletébe. 1919-ben már 150 ilyen tolakodó és mindenüvé befurakodó ellenőr dolgozott Fordnál, akik csak megkeserítették a sok ezerre menő munkáscsalád különben sem könnyű életét. Gyűjtögették a pletykákat, támogatták a besúgókat, rábeszélték az asszonyokat, hogy tanúskodjanak férjeik ellen, arra csábították a gyerekeket, hogy valljanak szüleik együttéléséről. Minden adatot gondosan, különleges kartotékrendszerben tartottak nyilván, és nem feledkeztek meg a legkisebb apróságról sem, amely eltért Fordnak a tisztességes életről alkotott elképzeléseitől. Szemléltetésképpen érdemes ismertetnünk néhány tilalmat Ford erkölcskódexéből.

Férfi befogadása albérlőnek például a családi erkölcs veszélyeztetésének számított. A dolgozóknak nem szabadott pénzt küldeniük rokonaiknak az „óhazába”, idejüket és keresetüket kocsmákban eltékozolni, szeszes italokat inni. A házastársak közötti civódások, ha a házastársi életközösség megszüntetésére vagy a házasság felbontására vezettek, az ötdolláros napibér elvesztésével fenyegettek.

Ford visszaemlékezéseiben mindezt „atyai gondoskodásnak” nevezte. Ha

pedig valakinek kifogása volt ez ellen a „gondoskodás” ellen, vagy ha megsértette Ford erkölcskódexének elveit, ezt azonnal érezte a zsebén, mert napibérét felére csökkentették. Az így megbüntetett munkás rehabilitációjáról és arról, hogy újra megkaphatja-e az ötdolláros napibért, az ellenőr véleménye döntött, aki egy pontosan kidolgozott, hatfokozatú skála alapján határozta meg, vajon a megtért „bűnös” ismét visszanyerte-e „erkölcsi egészségét”. Ez a „gyógyulás” sokszor öt hónapig is elhúzódott. Ha a vétkes hat hónap alatt nem javult meg, egyszerűen kitették az utcára.

Azt, hogy ebben az egész rendszerben egyáltalában nem arról volt szó, hogy a munkásokat visszavezessék az erényes és istenfélő élet útjára, mi sem bizonyítja jobban mint ami a „The Ford Times”-nak, a vállalat újságjának 1916 júliusi számában olvasható:

„A cég érdekei szempontjából az, hogy pénzügyi eszközöket fektettünk bele a munkások között folyó nevelőakcióba, kifizetődő intézkedés volt.”

Egyébként − még ha a dolgozók egy része meg is kereste azt a bizonyos ötdollárt naponta, a dollár inflációja a keresetek vásárlóértékét nem egészen öt év alatt felére csökkentette. A Munkaügyi Minisztérium 1919-re vonatkozó hivatalos statisztikai adatai szerint a létfenntartási költségek Detroitban 1914-gyel összehasonlítva 108 százalékkal emelkedtek. Más szavakkal: a dolgozónak 5 dollárt kellett fizetnie azért, amit 1914-ben még 2 dollár 40 centért kapott meg. A 2 dollár 60 centes különbözet a kereskedők, a bérháztulajdonosok és a legkülönbözőbb spekulánsok zsebébe vándorolt. A drágaság különben − más okok mellett − a Detroitban fizetett magas munkabérekről szóló legendának is következménye volt, amelyet a nagy reklámmal beharangozott ötdolláros napibér híre keltett.

Ford pedig eközben fennen hirdette, hogy a tömegtermelés korát a tömeges fogyasztás korának kell kísérnie. Miközben következetesen törekedett saját milliós nyereségeinek szaporítására, mind merészebben tetszelgett a társadalmi reformok úttörőjének és az emberiség jótevőjének szerepében. A „forradalmi” ötdolláros napibér bevezetésének hajnalán kijelentette :

„A célt nem abban látom, hogy egy vagy néhány ember roppant vagyonokat halmozzon fel... Nem látom annak okát, miért kellene nagyobb vagyont magam után hagynom. Egyetlen fiam van, és ő is csak a gyár alkalmazottja.”

Így beszélt a széles közvélemény előtt, de magánbeszélgetéseiben már magáért azért a gondolatért is haragudott, hogy valaki „humanitással” vagy „filantropizmussal” gyanúsíthatja. És amikor megkérdezték tőle, mit tart a jótékonyságról mint olyan eszközről, amely mérsékelhetné a munkanélküliség következményeit, éles hangon felelt:

− Ingyen senkinek semmit nem adok.

Ehhez az elvéhez holtáig hű maradt.

MÁSODIK RÉSZ

AZ AUTOKRATA

1. ÚT AZ EGYEDURALOMHOZ

A sajtó többet és gyakrabban írt Fordról, mint az Egyesült Államok elnökéről. A nagyközönség korlátlan bizalmát élvezte, gyára ipari monstrummá nőtte ki magát. Fordnak az a meggyőződése, hogy nagy ember, lassan kezdett mániává fajulni, egyelőre azonban továbbra is arra törekedett, hogy minél nagyobb vagyont harácsoljon össze, és üzemeiben egyeduralomra tegyen szert.

Ebben mindenekelőtt Couzens akadályozta, a Ford Motor Company második embere. Couzens munkásságának, kereskedelmi és szervezési politikájának a cég legalább annyit köszönhetett, mint Ford működésének, volt azonban Ford szemében egy megbocsáthatatlan bűne: nem volt arra alkalmas, hogy parancsainak engedelmes végrehajtója legyen. Éppen ez volt az, ami a legerősebben elválasztotta ezt a két embert egymástól. Végül azután, a „T” modell roppant sikerének következtében, Couzens, aki Ford után a legtöbb részvény birtokosa volt, olyan nyereségekhez jutott, amelyek − ez utóbbi szerint − jogszerűen egyedül csak őt illették volna meg. Maga azonban nem akarta, helyesebben nem merészelte kiprovokálni a szakítást.

Csak 1915 vége felé adódott erre alkalom. Európában már tombolt a háború, amelybe nemsokára az Egyesült Államoknak is be kellett lépnie. Egyelőre az elszigetelődéspártiak azonban szemben álltak e törekvéssel, és azt hangoztatták, hogy Amerikának távol kell tartania magát más országok konfliktusaitól. Ford teljesen osztotta ezt a nézetet, s hogy ne maradjon tétlen, cége üzletfeleinek megküldött egy brosúrát, amelyben élesen fellépett az Egyesült Államok fegyverkezése ellen. Couzens más véleményen volt, minek folytán olyan éles nézeteltérésre került sor a két ember között, hogy a mindeddig pótolhatatlan kereskedelmi igazgató felajánlotta lemondását. Ford kapott az alkalmon és − elfogadta.

Mindez már régen előrevetette árnyékát. Már hosszabb idő óta különböző nézeteket vallottak a „T” modell jövőjéről. Ford azon a véleményen volt, hogy az olyannyira népszerű modell gyártásába minden korlátozás nélkül kell tőkebefektetéseket eszközölni. Couzens viszont, aki jobban ismerte a piac felvevő képességét, elővigyázatosabb pénzügyi gazdálkodást sürgetett. Tudta azonban, hogy Ford, aki a cég részvényeinek majdnem 59 százalékát tartotta kezében, nem akar hallgatni szavára, ezt pedig ő nem bírta elviselni.

Ford a következő magyarázatot adta a nagyközönségnek, Couzens kiválásáról:

− Azt vette a fejébe, hogy szenátor lesz, és így mind kevesebb hasznunk volt belőle. A múlt évben csak 184 napot töltött az üzemben −, nem restellve beismerni, hogy utasítására kémkedtek az után az ember után, akinek oly sokat köszönhetett.

Egy évre rá azután minden kertelés nélkül így beszélt:

− Couzens távozása javára vált a cégnek. Olyan embertől szabadultunk meg, aki fékezte a vállalat fejlődését.

Ford ennél a kijelentésénél a „T” kocsik gyártásának fejlesztésére gondolt, de már a legközelebbi jövő megmutatta, hogy Couzensnek volt igaza.

Couzens után a Dodge fivérekre került sor, akiknek a társasági részvények 10 százaléka volt tulajdonukban. Ők sem elégedtek meg azzal, hogy passzív módon várják az osztalékok kifizetését. A Ford számára gyártott autóalkatrészeken meggazdagodtak. 1913-ban gyáruk értékét tíz-tizenöt millió dollárra becsülték, így azután úgy látszott, hogy semmi okuk sincs a panaszra. Ford a túlzott árak ellenére is elfogadta szállításaikat, ugyanakkor azonban − nem ok nélkül − azon a nézeten volt, hogy Dodge-ék kizsákmányolják cégét, amelynek társtulajdonosai voltak. John Dodge viszont nem tudta Fordnak megbocsátani, hogy megfosztotta őt minden befolyástól a vállalat vezetésében. Mindkét fél jól tudta, hogy el kell jönnie a leszámolás órájának.

− Ford azt hiszi, hogy a zsebében vagyunk, de én megmutatom neki, milyen nagyot téved −, hangoztatta Dodge.

1913-ban lemondott a Ford Motor Company igazgatói tanácsában elfoglalt helyéről, mégpedig azzal az indoklással, hogy fivérével együtt saját autógyárat akar alapítani. Minthogy azonban nem kívánt versenyre kelni Ford olcsó „T” modelljével, biztosította Fordot, hogy az ő autói néhány száz dollárral drágábbak lesznek. Közelebbi ismerőseinek bizalmasan még hozzátette:

− Számítok a kiváló Ford-kocsiknak azokra a tulajdonosaira, akik szeretnének valóságos automobilhoz jutni.

Másfél év alatt tényleg kiváló autót dobott piacra, amely iránt nagy kereslet jelentkezett. És ekkor Ford kimutatta méregfogait. 1916 telén egy szép nap beállított Dodge-ék irodájába, és közölte, hogy az osztalékként kifizetendő összeg ettől az időtől fogva nem haladja majd meg az egymillió kétszázezer dollárt, a

nyereség ezt meghaladó részét ugyanis a cég további fejlesztésére fordítja.

− Nem volna talán jobb, ha felvásárolná az összes részvényeket? Ebben az esetben a maga ura lehetne − vetette fel Dodge.

− Még álmomban sem gondolok erre. Elég nekem a saját részvénypakettem − válaszolta Ford.

Dodge azonban túlságosan is jól ismerte üzlettársát, hogy ne lássa, mit forral a fejében. Hogy elevenébe vágjon, fellépésére azt a napot választotta ki, amikor Henry Ford fia, Edsel eljegyzését ünnepelte Eleonora Clayel, a helyi üzletházak mágnásának leányával. A detroiti sajtó már másnap jelentette, hogy a Dodge fivérek beperelték Fordot, mivel elütötte őket a Ford Motor Companytól járó jogos osztalékuktól. A hír nagy szenzációt keltett. Ford a gratulációkkal együtt egyre-másra kapta a felvilágosítást kérő leveleket: hogyan is állnak a dolgok valójában az osztalékkal. A per hosszabb ideig húzódott, és Dodge-ék csak bírósági költség címén 260 000 dollárt voltak kénytelenek kifizetni.

Az első fokú bíróság elutasította a keresetet. Michigan állam legfelsőbb bírósága azonban úgy döntött, hogy az osztalékok korlátozása törvénytelen és önkényes cselekedet. A bíróság a részvényeseknek a késedelmi kamatokkal együtt 19 millió dollárt ítélt meg. Az ítélet indokolása nem hagy kétséget afelől, hogy a bíróság jól ismerte Fordot:

„Az egész tárgyalás lefolyása, különösen azonban Ford úr vallomása megmutatta, hogy nevezett a többi részvényes vonatkozásában saját magát tekinti annak, aki a jelentős nyereségeket elosztja, továbbá úgy véli, hogy a részvényeseknek meg kell elégedniük azzal, amit ő ad nekik.”

Ha a Dodge fivérek és a többi részvényes azt hitték, hogy véglegesen legyőzték Fordot, lebecsülték Ford makacsságát és pereskedési szenvedélyét. Nem ismerte be vereségét és kijelentette, hogy kiválik a Ford Motor Companyból, továbbá hogy független konkurrens vállalatot alapít. Közvetlenül a Dodge fivérekkel folytatott per ítélethirdetése előtt lemondott a cég igazgatóságában viselt elnöki posztjáról és csak igazgatósági tagságát tartotta meg. Azt, hogy ez mennyire meglepte az igazgató tanács többi tagját, mi sem bizonyítja jobban mint az, hogy Ford utódjául fiát, az akkor huszonöt éves Edselt választották meg 150 000 dollár évi fizetéssel. Ford lemondásának indokolásában kijelentette, hogy „napilapot akar kiadni”, továbbá hogy új vállalata a Henry Ford és Fia cég traktorgyártással foglalkozik majd.

Alig telt el azonban egy hónap és Kaliforniából, ahol családjával együtt nyaralt, új szenzáció került nyilvánosságra. A lapok hírül adták, hogy Ford nem kívánja otthagyni hőn szeretett munkaterületét, és az új vállalat üzemeiben új autómodellt kíván gyártani, amely korszerűbb lesz a „T” kocsinál, viszont annak csak felébe vagy egyharmadába fog kerülni. Ez a hír azonnal éreztette hatását a „T” kocsik forgalmában, mert igen sok potenciális vevő úgy döntött, hogy inkább

Ford újabb termékére vár. Az egész ügy komikussá vált az ifjabb Ford cáfolata miatt, aki a sajtóban biztosította a nagyközönséget, hogy az új kocsiról szóló hírek alaptalanok.

Ebben a maga nemében egyedülálló játszmában Ford nemcsak imponáló eszességéről tett tanúbizonyságot, hanem arról is, milyen tökéletesen ismeri honfitársait. Tudta, hogy az új, még olcsóbb autóról felröppentett hír visszatartja az embereket attól, hogy Ford Motor Company részvényeket vásároljanak. Ugyanakkor a másik oldalon Couzens, a Dodge testvérek és más részvényesek is − féltükben attól, hogy Ford felépíti saját autógyárát, amely a Ford Motor Companyt létében fenyegethetné − igyekeztek túladni saját részvényeiken. Ford ebben a jól előkészített helyzetben jóval alacsonyabb árfolyamon tudta megszerezni a részvényeket azok valóságos, tőzsdei árfolyamánál. Bár ez a ravasz játék súrolta a csalás határait, mégsem történt semmi, mert hiszen Amerikában még ennél is sokkal rosszabb dolgokat vittek véghez és visznek véghez ma is − minden következmény nélkül.

Ford ezt az egész játszmát úgy játszotta végig, hogy a bábokat napsütötte kaliforniai rejtekhelyéről, partnereitől távol irányította. Mivel a tisztességes játék szabályai távol álltak tőle, ez a játszma nem sakkpartira, hanem inkább „catch-as-catch-can”-ra, arra a ma „cselgáncsnak” nevezett birkózásra emlékeztetett, amelyben minden fogás megengedett. Dollármilliók forogtak kockán, azonban Fordot nem csak ezek a milliók érdekelték: őszinte örömöt okozott neki az, hogy kirabolhatta volt munkatársait. Rendkívül elővigyázatossággal kellett eljárnia, rejtekhelyről, titokban kellett a dolgok menetét irányítania. Ha kiderül, hogy éppen ő az, aki meg akarja szerezni a cég összes részvényeit, ellenfelei ellenállnak, és megtörténhetett volna, hogy nem fogadják el Ford által felajánlott árakat részvényeikért.

„Strómanokkal” dolgozott tehát, akiknek írásban kellett kötelezniük magukat, hogy a titkot nem árulják el. Hatásosan segítette őt ebben Edsel fia, aki nem győzte ismételgetni:

− Nem törekedtünk arra, és ma sincs szándékunkban megszerezni más részvényesek részvényeit. A részvények kikényszerített felvásárlásáról szó sem lehet.

James Couzenst kivéve végül is sikerült az összes részvényeseket rávenni részvényeik eladására. A Ford-cég volt kereskedelmi igazgatója túlságosan jól ismerte Fordot ahhoz, hogy lépre menjen. Átlátott Ford szándékán, és makacsul megtagadta részvényeinek eladását. Azt követelte az ügynököktől, hogy közöljék vele, ki az, aki mögöttük meghúzódik. Végül is sokkal jobb feltételeket tudott magának kicsikarni a többi részvényesnél. Ford azonban, akit „ügyeskedéseiben” hozzáértő jogtanácsosok segítettek, így is elérte célját. Ha fontolóra vesszük, hogy néhány év múlva egy bizonyos pénzügyi szindikátus teljes egymilliárd dollárt

ajánlott fel Fordnak vállalatáért, megállapíthatjuk, hogy Ford annak idején társainak részvényeit valóságos értékük mintegy negyedrészéért szerezte meg.

A tranzakció tehát sokmilliós csalás volt, a részvényesek azonban objektíve nem szenvedtek sérelmet: mindegyikük milliomossá vált. Couzens részvényeiért ugyanis 30 millió dollárt kapott, John Gray örökösei − 25 milliót, John Anderson, Horace Rackham, valamint John és Horace Dodge pedig − egyenként 12,5 milliót.

Mindössze négy hónap telt el Fordnak azon nyilatkozata óta, hogy saját vállalat alapítására határozta el magát, amikor − a részvényesek kifizetését követően − a „New York Times” közölte az automobilkirály újabb nyilatkozatát:

− Természetesen most már nem kell új céget alapítanom.

Amikor lerázta a nemkívánatos részvényeseket, kijelentette: végre teljesül szíve vágya és cégét... szövetkezetté alakítja át, amelynek tagjai a cég összes munkavállalói lesznek. A teljes nyereséget − azt a bizonyos „óriáscipót” − igazságosan fogja elosztani az összes alkalmazottja között. Nézzük meg közelebbről, hogyan festett ezeknek az elismerésre méltó szándékoknak gyakorlati megvalósítása?

Nagy zajjal, a sajtó hírverésével kezdődött az egész. 1919. január 2-án, közvetlenül azután, hogy Ford búcsút mondott a részvényeseknek, bejelentette, hogy a napibért hat dollárra emeli. Ennek legfőbb ideje volt már, mert a Highland Park-i dolgozók elégedetlenkedtek. Más autógyárak már jobban fizettek, a létfenntartási költségek Detriotban pedig egyre emelkedtek, és hat dollárért abban az időben kevesebbet kapott az ember, mint 1914-ben nem egészen három dollárért. Ugyanakkor − hasonlóan ahhoz, ahogy 1914-ben, az ötdolláros napibér meghirdetése után történt − Ford futószalagjai még gyorsabban, „hatdolláros” sebességgel kezdtek mozogni.

Az új impulzusnak köszönhetően a dollárok még bőségesebben csorogtak Ford pénztárába. Fordnak azonban így is komoly pénzügyi nehézségei voltak. A részvényesek kifizetéséhez hiányzott még 75 millió dollárja. Akarva, nem akarva le kellett szállnia a magas lóról, és a bankárokhoz fordulni kölcsönért, akiket később tisztességtelenséggel vádolt. Úgy látszott, hogy adósságait minden nehézség nélkül törleszteni tudja a folyó bevételből. Az üzleti könyvek azonban 1921-től kezdve a bevételek apadását mutatták. Nem sokat segített az sem, hogy Ford a „T” kocsik árát 575 dollárról 400 dollárra csökkentette, ami már a gyártási költségeket sem fedezte. A bevételekből mind kevésbé tudott megfelelni kötelezettségeinek, amelyek most már 89 millió dollárral haladták meg Ford fizetési képességét. A hitelezők türelmesebbek lettek volna Forddal szemben, ha hajlandó tartósabb kapcsolatba lépni a banktőkével, de hát éppen ez volt az, amit Ford nem akart. Pénzügyi zavarából önállóan akart kikerülni, mégpedig úgy, hogy adósságait a „T” kocsik árusításával foglalkozó eladókra hárította át.

Ebben az időben már az egész országra kiterjedt a gazdasági válság. Ford azonban termelését ennek ellenére növelte. Kihasználva azt a tényt, hogy igen nagy alkatrészkészletek álltak a rendelkezésére, további 93 000 kocsit gyártott le, és ezt az egész többlettermelést leszállította, helyesebben eladóira zúdította az egész országban. Annak a szerződésnek értelmében ugyanis, amelyet még Couzens kötött az eladókkal, minden egyes eladó tartozott a kocsik átvétele után azonnal kifizetni vételárukat a fuvarköltségekkel együtt. A gazdasági válság idején az ilyen eladó még azt sem tudta, mit csináljon a már raktáron levő autókkal, úgyhogy minden újabb szállítmány valóságos csapást jelentett számára. Ha a szállítmányt visszaküldte, Damoklész kardjaként ott lebegett feje fölött az a lehetőség, hogy a cég megvonja tőle az eladási koncessziót, úgyhogy az eladók, ha fogcsikorgatva is, de elfogadták a szállítmányokat és − fizettek. Az egyiket, akit Ford egy nagyobb szállítmánnyal „örvendeztetett” meg, barátja mentette meg a csődtől azzal, hogy megvásárolta tőle az összes kocsikat, és meghirdette „a T modell olcsó kiárusításának hetét". Az ötletnek sikere volt: az autókért még távolabbi vidékekről is jelentkeztek a farmerek.

A hatdolláros napibér és a munka intenzitásának fokozása, az eladókra kényszerített drákói feltételek − így értelmezte Ford az „együttműködést” a széles néptömegekkel.

1921-ben ezek az „önellátó” módszerek lehetővé tették Ford-nak, hogy megszabaduljon adósságaitól és megszilárdítsa függetlenségét a finánctőkétől. Az amerikai közvélemény szemében ezzel elnyerte az ipari varázsló hírnevét. A szerencse is kedvezett neki: annak folytán, hogy visszatért az ipari konjunktúra, 1921 második felével kezdődően tizenkét hónap alatt sikerült több, mint egymillió autót gyártania és piacra dobnia. 1921-ben és 1922-ben az üzemek tiszta nyeresége, amely most már Ford kizárólagos tulajdona volt, elérte a 200 millió dollárt. A mesebeli „óriáscipó”, amelyet fel kellett volna osztani Ford „szövetkezetének” sok ezerre menő tagja között, tiszteletreméltó méreteket öltött.

Ford „Életem és működésem” című könyvében hosszan tárgyalja, hogyan sikerült neki 1921-ben ugyanannyi autót gyártania, mint az előző évben, 40 százalékkal kisebb munkáslétszámmal. A valóságban kétszer annyi kocsit gyártott, ezt is tizenegy hónap leforgása alatt. Ha figyelembe vesszük, hogy a Ford-üzemek gépparkját akkor még nem korszerűsítették és csak szervezeti változtatásokat hajtottak végre azzal a céllal, hogy megszilárdítsák a munkafegyelmet, a következtetés önmagától adódik: az eredmények forrását a munkások végletekig fokozott teljesítményében kell keresnünk. Mielőtt ez bekövetkezett volna, a gyár 1921 januárjában, majdnem az egész hónapban állt: a munkavállalókat elbocsátották, pontos leltárt vettek fel mindenről, és várták az új megrendeléseket. A vállalat csak január végén kezdte el újra a munkát, és csak a korábbi létszám 60-70 százalékát vették vissza.

1914-ben, a gazdasági konjunktúra idején, Fordnak meg kellett hirdetnie az ötdolláros napibért, hogy gátat vessen a munkások tömeges átáramlásának a konkurrens gyárakba. A munkások „kegyét” kereste, mert munkaerőhiány volt. 1921-ben egészen más volt a helyzet: a konjunktúra lanyhulása és a rendelkezésre álló munkaerő-fölösleg szabaddá tette a munkaadók kezét. Ahhoz, hogy a termelést többé-kevésbé az eddigi szinten tartsák, anyagi ösztönzésre már nem volt szükség. Csak a legjobb képességű munkások tudtak lépést tartani a rájuk kényszerített gyilkos munkatempóval, a lassúbbak, gyengébbek és a betegesebbek szükségszerűen kiestek. A munkásnak csak egyetlen választása volt: vagy agyondolgozza magát, vagy munka nélkül marad. Ilyen körülmények között Ford nemcsak hogy nem emelte fel a munkabéreket, hanem anélkül, hogy bármit kockáztatott volna, még a bérek csökkentését is megengedhette magának. 1921 nyarán a „Commercial and Financial Chronicle” közölte, hogy a Ford Motor Companynál „rendezték” a munkabéreket, mégpedig 20-25 százalékkal − lefelé.

A munkások bérének csökkentése mellett sor került az üzemi és az igazgatási tisztviselőkre is. Vagy elbocsátották őket, vagy fizetésüket csökkentették, végül esetleg alacsonyabb, rosszabbul fizetett munkakörökbe helyezték át őket. Ford egyedül 1921-ben a művezetők („supervisor”) és a csoportvezetők („foreman”) 75 százalékát bocsátotta el, majd egy részüket munkás minőségben újra visszavette. Később nyíltan dicsekedett, hogy ezzel a módszerrel tett szert a „legszakképzettebb munkáselitre". Az így értelmezett tisztogatásban Fordot erősen támogatta Charles Sorensen, az „olcsó autók királyának” egyik legbrutálisabb munkatársa. Talán éppen ezért találkozunk Sorensen nevével a néhány ember között, akiket Ford visszaemlékezéseiben megemlít, sőt akikről elismeréssel ír.

2. A „T” MODELL KIMÚLÁSA

Ford „T” modellje, amely 1908-ban látta meg a napvilágot és 1909-ben került ki a piacra, Amerikában − de azon kívül is − rendkívül nagy szerepet játszott az autóiparban. Minden más gépkocsinál nagyobb mértékben járult hozzá a társadalmi élet olyan formáinak kialakításához, amelyeket általában „automobil-civilizációként” szoktunk emlegetni. Az 1909-től egészen 1926-ig eladott tizenötmillió Ford kocsi minden más tényezőnél jóval nagyobb mértékben befolyásolta az amerikai úthálózat kiépítését is. A legutolsó tíz évben a „T” modell adta az Egyesült Államokban gyártott autók több mint a felét.

Ugyanazok a tényezők azonban, amelyek lehetővé tették a „T” kocsik tömeggyártását, szükségszerűen okozták elöregedését és kimúlását is. Az Egyesült Államokban az első világháború befejezése után beköszöntött

„prosperity” még tovább gyorsította ezt a folyamatot. Megváltozott a vásárlók ízlése, megváltoztak igényeik, az olcsó ár és az egyszerű konstrukció megszűnt vonzóerő lenni. A vevők korszerűbb sebességváltó szekrényt, négykerékféket, felfújható abroncsozást, tágasabb belső teret, valamint nagyobb színválasztékot is követeltek.

Fordnak azonban annyira a szívéhez nőtt ez a gyártmány, hogy a „T” kocsik vásárlásában mutatkozó kereslet csökkenése meglepte és kihozta a sodrából. Couzens annak idején figyelmeztette, hogy görcsös ragaszkodása a „T” modellhez nem vezet jóra, Ford azonban nem hallgatott rá.

Bizonyos ideig arra törekedett, hogy minden áron piacon tartsa „T” modelljét. Nem ismerte be vereségét, sőt mi több, még büszkélkedett is azzal, hogy a „T” modellt nem kell dicsérni, ugyanakkor országszerte zajos reklámhadjáratot indított érdekében.

Nem segített azonban sem ez, sem az a nyilatkozat, hogy 60 dollárért, vagyis egészen mérsékelt áron átépítik a már eladott kocsik motorját, áthúzzák az üléseket, valamint bármilyen más színre átlakkozzák a kocsit. Ford utasítására a „T” modellen olyan kozmetikai módosításokat hajtottak végre, amelyek megváltoztatták a sárhányók alakját, az elülső üveget ferdén helyezték el, a karosszériát meghosszabbították néhány hüvelykkel, lejjebb hozták az autó súlypontját, a hűtőt lekerekítették, a benzintartályt a vezető ülése alól a motor maszkja alá helyezték át. Az eredmény azonban inkább siralmas volt: az élénk színekre lakkozott és „erőszakosan” megfiatalított „T” modell olyan javakorabeli asszonyra hasonlított, akit korához nem illő ruhába öltöztettek, kifestettek és arra kényszerítettek, hogy megromlott egészségéhez nem való életet éljen.

Egyszer azonban elkövetkezett az a nap, amikor Ford végre maga is meggyőződött arról, hogy az ár ellen még ő sem tud úszni. A legfőbb ideje volt, mert a konkurrencia korszerű autói − a Chevrolettel az élen − meghódították a piacot, és arról mind jobban kiszorították az akkor már nevetség tárgyát képező „T” modellt. Amikor Ford egy ízben széltében-hosszában ecsetelte autójának előnyeit, a jelenlevők egyike rosszmájúan megjegyezte:

− Egész Amerika azt beszéli, hogy a lengéscsillapítók feladatát a Ford-kocsikban maguk az utazók látják el.

A nevetségesség öl, de a „T” modellnek úgy sem volt már sok ideje hátra.

Döntést hozni az új gyártmányról könnyebb volt, mint ezt a döntést végrehajtani. Ford vállalata két feladat előtt állt: ki kellett dolgozni az új kocsi koncepcióját, valamint alapjaitól kezdve felül kellett vizsgálni a világ akkoriban legnagyobb autógyárának technológiáját. Míg az első feladat rendkívül nagy és megfeszített műszaki alkotó invenciót követelt, addig a másik − roppant sok munkát és pénzt. A Ford-művek átállítása −, ha nemcsak a rendkívül bonyolult feladat nagyságát vesszük figyelembe, hanem azt is, hogy ezt a feladatot rekord

idő alatt teljesítették − világviszonylatban is egyedül álló teljesítmény volt.

Az ebben az időben már kiszolgált gépparkot évekkel ezelőtt úgy szerelték fel, mintha a „T” kocsik gyártása a világ végezetéig tartana. Most 15 000 esztergapadot kellett újra kicserélni, 25 000-et pedig korszerűsíteni. Továbbá elő kellett készíteni az új feladatnak megfelelő sablonokat, matricákat, valamint egyéb szerkezeteket és készülékeket − összesen 5 millió dollár értékben. És éppen ezeknek a feladatoknak a teljesítéséhez nem voltak Fordnak megfelelő emberei. A magában mind jobban bízó, a vállalatnál egyeduralomra törekvő Ford saját jószántából fosztotta meg magát a legjobb képességű műszaki emberektől abban a meggyőződésben, hogy most már nélkülük is boldogul. Ezek között az „elűzöttek” között egyesek olyan kiváló szakemberek voltak, hogy érdemes visszatérni rájuk.

A vállalat mindinkább közeledő válságának, valamint a gyártás teljes átállításának időszakában Ford arra a két emberre támaszkodhatott, akik kitartottak mellette: az egyik Sorensen volt, a másik pedig Martin. Az első Ford jobbkeze és üzletpolitikájának végrehajtója, mindenekelőtt a személyzeti kérdésekben. Ez az atléta termetű, vasöklű, despotikus hajlamú és erőszakos dán, aki nem rettent vissza testi erejének érvényesítésétől sem, kiválóan egészítette ki a vékonydongájú Fordot. Sorensen egyszer olyannyira elragadtatta magát, hogy széket tört össze az egyik művezető íróasztalán. Brutalitásáról egész legendák keringtek vállalatszerte. De éppen ezeknek a tulajdonságainak, valamint tagadhatatlan szervezői tehetségének köszönhető, hogy sikerült Sorensennak jelentősen meggyorsítani a Ford-művek átállását az új gyártásra.

Sorensent kiegészítette P. T. Martin, egy francia származású, széles vállú, tagbaszakadt kanadai. Arcának nyugodt kifejezése, őszinte, kedves mosolya, letompított hangja − mindez könnyen félrevezette azokat az embereket, akik nem kerültek vele közelebbi kapcsolatba. A valóságban durván bánt a munkásokkal, és kíméletlenségben sem maradt el Sorensen mögött. Együttműködésük eszményi volt: Martin volt az alelnök, Sorensen pedig Ford alteregója, az üzem főmérnöke.

Ez a két ember vette vállára a gyártás átállításának mérhetetlenül súlyos terhét. Előre kidolgozott terv nélkül kellett dolgozniuk. Abban a nehéz atmoszférában, amelyet Ford az autokrata teremtett maga körül, naponta új, meg új megoldásokra kényszerültek.

Ford, akit a személyi hatalom iránti kielégíthetetlen vágy tüzelt, azt akarta, hogy döntő befolyása legyen a gyár átszervezésére is, nem értve meg, hogy sem szakképzettsége, sem szellemi képessége nem elég ahhoz, hogy megbirkózzék az új feladatokkal.

A Ford-művek átállítása az új gyártásra mintegy 100 millió dollárt emésztett fel. Ehhez azonban hozzá kell még adnunk azokat a számokkal ki nem fejezhető, ugyanakkor kétségtelenül igen nagy veszteségeket is, amelyeket a Ford Motor Company annak folytán szenvedett el, hogy a piac egy részét a Chevrolet cég kerítette hatalmába. Az a tény, hogy a Ford Motor Company beszüntette a

gyártást, az autókereskedelemben is éreztette hatását, amennyiben ezer és ezer potenciális vevő tartózkodott az autóvásárlástól és Ford új modelljére várt. Mindez igen érzékenyen érintette a Ford-autók ügynökeit, de a legnagyobb veszteséget mégis a munkások szenvedték el.

Amikor a cég teljesen leállította a „T" modell gyártását, Ford csak Detroitban mintegy 60 000 munkást bocsátott el egyévi időtartamra. A munkanélküliség egyre nagyobb méreteket öltött, és eljutott Észak-Amerika legeldugottabb sarkaiba is. A láncreakció, amelyet Ford elkésett cselekvése indított meg, nem kerülte el a vállalat dolgozói után az autókereskedőket, a nekik dolgozó iparosokat, az alkatrészek szállítóit és a nyersanyagszállítókat sem. Az akkori becslések szerint Fordtól közvetlenül vagy közvetve félmillió ember megélhetése függött. A cég százezer munkavállalójának elbocsátása a bérből élő emberek további százezreit fosztotta meg életlehetőségeiktől. És mindez egyetlen nagyiparos rövidlátása miatt, mint ahogyan azt minden kendőzés nélkül meg is írta a „New York World":

„Az az ember, aki nem ismeri a detroiti viszonyokat, esetleg furcsának találhatja, hogy egyetlen ember vállalata ennyire uralhatja az Egyesült Államok negyedik legnagyobb városát. .."

Ford egyeduralma valóban sok gondot okozott a városnak. A Ford-művek kenyérkeresettől megfosztott munkásainak ezrei megtámadták Detroitban a szociális intézményeket. 1927-ben a munkanélkülieknek kifizetett segélyek 45 százalékát a Ford Motor Company volt dolgozóinak fizették ki. A város közjóléti kiadásai az előző évihez képest egymillió dollárnál többet emelkedtek.

Vajon hogyan járult hozzá ezeknek a kiadásoknak a fedezéséhez Ford? 1927 őszén Detroit város kommunális alapja 175 000 dollárra szóló csekket kapott Edsel Fordtól. Ez alig volt több azoknak az osztalékoknak egy százalékánál, amelyeket az 1925-ös év után az apa és a fiú bezsebelt. Ez az osztalék (nem számítva bele azt a magas jövedelmet, amelyet Henry és Edsel Ford azon a címen élveztek, hogy a vállalat alkalmazottjaiként dolgoztak) − 14 670 000 dollárt tett ki. Azt, hogy Ford nem érzett semmilyen kötelezettséget munkásaival szemben, bizonyítja a „Survey Graphic" folyóirat szerkesztőjének tett nyilatkozata:

− Tudom, hogy minden hasznukra volt. Lassan már olyan étvágyuk volt, hogy egyáltalában nem árt nekik, ha most saját bőrükön érzik meg, mit jelent az, ha az ember a kerekek alá esik.

A szerkesztő mindehhez a következő megjegyzést fűzte:

− A beszélgetésből azt vettem ki, hogy Fordot egyáltalában nem érdekli munkásainak sorsa, és hogy egyedül azok a veszteségek okoznak neki gondot, amelyeket a gyártás megszakítása következtében el kell viselnie.

Bizonyos idővel ez után, 1928 tavaszán Ford egy óceánjáróval Angliából tért haza Amerikába. Már a kikötőben várták az újságírók, akiket a következő gondolati gyöngyszemmel ajándékozott meg:

− Az amerikai munkanélküliség abból adódik, hogy a munkásoknak nincs

ínyükre, hogy dolgozzanak.

Végre felkelt a nap, amikor a gyárban megint megindult az élet és meglátta a napvilágot az automobilgyártás „utolsó szavaként” az „A” modell. Ford elbúcsúzott a „T” kocsitól, anyagi sikereinek és hírnevének szimbólumától, és abban reménykedett, hogy győzedelmes hadvezérként tér vissza a piacra.

A Ford-üzemekben dolgozó munkások tízezreinek szemében a gyár újra füstölgő kéményei megpróbáltatásaik végét jelentették. A vállalat, ahová visszatértek, a munkanélküliség nehéz hónapjai után paradicsomnak tűnt szemükben. Elfelejtették már a kimerítő és állandóan gyorsuló ütemet és fölötteseik haszonvágyát is. Emlékezetükben csak egyetlen dolog maradt meg: az, hogy hetente rendszeresen fizetést kaptak, hogy biztosíthatják táplálkozásukat, ruházatukat és a fedelet fejük fölött.

De már az első napokban megismétlődtek a régi, bevált praktikák: sokan kerültek rosszabbul fizetett munkahelyekre és munkakörökbe, csökkentett munkabérek, állandó ösztökélés a nagyobb teljesítményekre és bizonytalanság, hogy mi lesz holnap. Az, hogy Ford újból uralma alá hajtsa a piacot, megkövetelte a termelési költségek csökkenését, Sorensennak erre meg volt a már korábban kipróbált receptje, így azután a korábbi művezető most a gép mellett állt, az az esztergályos pedig, aki sokéves gyakorlattal rendelkezett, kénytelen volt újra a legalacsonyabb munkabérrel fizetett munkával kezdeni. A futószalag mellett néhol tisztviselők álltak, s ha alkalmatlanoknak bizonyultak erre a munkára, kitették őket az utcára. A régi, érdemes munkavállalók bérét 15-30 százalékkal csökkentették, és nemegyszer fiatalabbakat vettek fel helyettük, mert ezeknek kevesebbet lehetett fizetni. Csak egy maradt változatlan: a munka gyilkos üteme.

1927 májusában, tehát még a „T” kocsik gyártásának leállítása előtt, a „Forbes Magazine” folyóirat szerkesztőségébe egy névtelen levél a Ford-művek egyik munkavállalójától, a következőképpen számol be a Ford Motor Company üzemeiben uralkodó munkakörülményekről.

„Mint a pokolban, állandóan arra hajszolják az embert, hogy gyorsabban dolgozzék. A munkából hazatérő férfiak és nők az autóbuszokban és a villamosokon erőtlenül rogynak le az ülésekre és néhány megállóval később szállnak le, mint kellene.”

Sorensen az „A” modell tömeggyártásánál bebizonyította, hogy a munka tempóját még lehet fokozni. A termelékenység növelését a munka intenzitásának állandó fokozásával érték el.

A Ford Motor Company kanadai fióküzemében 1928 második felében 2000 dolgozót bocsátottak el, vagyis az egész kollektíva 22 százalékát, ugyanakkor azonban 16 százalékkal növelték a termelést. Ezt a teljesítményt egyedül azzal érték el, hogy fokozták a futószalag sebességét. Könnyen kiszámíthatjuk, hány százalékkal növekedett ennek folytán a futószalagot kiszolgáló munkások

erőfeszítése.

A Ford-üzemekben dolgozó munkások erőfeszítésének hatása leggyakrabban az emésztőszervek megbetegedésében jelentkezett, amivel kapcsolatban a munkások között ez a szólásmondás járta: „Dolgozz Fordnak, amíg a hasad meg nem fájdul!”

A vevők ez idő alatt türelmetlenül várták, a nagy reklámmal beharangozott mesterművet. Szerte az országban fantasztikus hírek terjedtek el róla. Ford azzal fokozta az érdeklődést, hogy titokban tartotta az „A” modell tervét a nagyközönség előtt. A próbamenetek során az új motort a „T” modell karosszériájával álcázta. Egyetlen fotóriporternek sem sikerült lencsevégre kapnia a rejtélyes gépkocsit. Az első szállítmányokat Detroitból sűrűszövésű vászonba csomagolva indították útnak.

Ford népszerűségét és a közvélemény érdeklődését mutatja, hogy arra az autóra, amelyet a vásárlók még egyáltalában nem láttak, félmillió megrendelés érkezett, pedig a vételárat előre ki kellett fizetni. Amikor végül Detroitban kiállították az „A” modellt, olyan nagy volt a tolongás, hogy a lovasrendőrségnek kellett közbelépnie. Más kérdés persze, hogy a reklám, mely ezt az általános érdeklődést kiváltotta Fordnak kétmillió dollárjába került.

Az „A” modellt mindenki kénytelen volt a „T” modellben megtestesült hagyományok tiszteletreméltó folytatásának elismerni. Hidraulikus lengés-csillapítókkal, négy kerékfékkel, szinkronizált sebességváltó művel, lopás ellen biztosított telepes gyújtással, vízszivattyúval, benzin- és olajmutatóval, fordulatszám-mutatóval és egyéb korszerű tartozékokkal volt felszerelve. Az „A” modell tehát sikerült konstrukció volt. Ford mindezek mellett még egy műszaki újdonsággal is megelőzte versenytársait; a homloküveget törhetetlen üvegből készítette. Mindezzel szemben az „A” modellnek volt azonban egy nagy hibája, nevezetesen az, hogy túl későn jelent meg a piacon. Ennek a késedelemnek a következményeit a Ford-kocsik ügynökeinek kellett viselniük, akiket Ford ugyanúgy kizsákmányolt, mint a munkásait.

Az idők azonban megváltoztak. A húszas évek háború utáni atmoszférájában, az Egyesült Államoknak a „properity-for-ever” − az örökké tartó anyagi jólét − élvezői, a vagyonosabb rétegek egyre nagyobb követelményeket támasztottak az életnek minden területén. A magasabb életszínvonal egyik látható jele éppen az autó volt −, amellyel szemben egyre nőttek az igények. Sok gyár − mint például a General Motors és a Chrysler − arra törekedett, hogy a korszerűség és a mérsékelt árak összhangba hozásával elégítse ki ezeket az igényeket. Egyedül Ford gondolkodott másképpen.

Az egyébként jó „A” modell − amely egy ideig bizonyos elismerést tudott kivívni magának és meglehetős keresletnek is örvendhetett − újabb bizonyíték volt arra az érdektelenségre, amelyet Ford mutatott saját vállalatának műszaki fejlődésével szemben. Az „A” modellt öt év leforgása alatt elérte a „T” modell sorsa, a piacról kiszorították a nála tökéletesebb és szebb Chevroletek és

Plymouthok. Ford tehát megint az előtt a feladat előtt állt, hogy új modellt kell terveznie és ismét át kell állítania az üzemeit. És megszületett a „Ford V-8” jelű modell, az a kocsi, amelyet egy olyan ember összes hibái és szenvedélyei jellemeztek, aki meg van győződve csalhatatlanságáról.

Pedig Ford mint mechanikus is megállott fejlődésében a „T” modell színvonalán, amely végső soron szintén nem valósult volna meg anélkül, hogy a munkában ne működtek volna alkotóan közre kiváló konstruktőrök és üzemi szakemberek. De mint tudjuk, Ford szakított legtehetségesebb munkatársaival, hogy egyeduralkodói törekvéseiben senki ne zavarja.

3. A BÉKEHARCOS

Ford lelkivilágát a.legjobban abból ismerhetjük meg, mit tett és hogyan foglalt állást a politikai kérdésekben, az első világháború éveiben. Míg saját vállalatánál korlátlan hatalomra törekedett, hadat üzent a New York-i pénzügyi hatalmasságoknak, a konzervatív sajtónak, a zsidóknak és Michigan állam egész republikánus gépezetének, és harcos pacifistaként lépett fel ellenük. Szerinte ugyanis ezek az erők voltak felelősek a háború kirobbanásáért.

1915 augusztusában megtámadta Pierpont Morgan milliárdost azért, mert része volt abban az 500 millió dolláros kölcsönben, amelyet Amerikából a szövetséges hatalmak kaptak. Megvetéssel ítélte el a hadseregszállításokon meggazdagodott iparmágnásokat, és ünnepélyesen kijelentette, hogy katonai célokra még akkor sem hajlandó kocsikat gyártani, ha háromszoros árat is kapna értük. Ha pedig kényszerítik rá, saját kezűleg felgyújtja gyárát, és kész mindenkor feláldozni „életét és egész vagyonát” a békéért.

Lehetséges, hogy mindez üres frázis marad, ha nem avatkozott volna bele a dolgok menetébe egy asszony, a szép Schwimmer Róza. Ez a magyar származású, ékesen szóló és bájos amerikai feminista meg tudta nyerni az általa képviselt ügynek még a legcsökönyösebb embereket is. Szentül hitt abban, hogy az európai konfliktus befejezhető, ha beavatkozik egy, a semleges államok képviselőiből álló békekongresszus. Nem állt magában, sok befolyásos személyiség támogatta.

Sikerült Fordhoz is bejutnia, akit annyira elbűvölt, hogy másnapra meghívta, reggelizzék vele a családi körben. Ford hallgatagon ült az asztalnál, egyszerre azonban zakójának zsebére veregetett, és kijelentette:

− A háborút a zsidók váltották ki és támogatják! Erre megcáfolhatatlan bizonyítékaim vannak.

A legkomikusabb az egészben az volt, hogy Schwimmerné maga is zsidó volt. Ennek ellenére és annak ellenére is, hogy a Ford család többi tagja nem részesítette éppen barátságos fogadtatásban, sikerült Fordot megnyernie nem

mindennapi gondolatának. Annak ugyanis, hogy Ford finanszírozza annak a „békehajónak” a bérletét és felszerelését, amellyel az amerikai pacifisták áthajóztak Európába, az akkoriban előkészítés alatt álló békekongresszusra. Ford elhatározta magát arra is, hogy meglátogatja Woodrow Wilson elnököt, hogy az hivatalosan hagyja jóvá „keresztes hadjáratát a békéért”, vagy arra legalábbis hallgatólagosan adja áldását.

Csak néhány nap telt el, és New Yorkban kibérelte az „Oscar II” tengerjáró gőzöst. Schwimmerné közben azzal foglalkozott, hogy a célnak megfelelően állítsa össze az utasok névsorát. Minderre abban az időben került sor, amikor az Egyesült Államok gazdasága már olyannyira elkötelezte magát a szövetségeseseknek, hogy az egész akció előre sikertelenségre volt ítélve. Mivel magyarázható tehát Fordnak ez a különös délibábkergetése? Közvetlenül a hajó Európába indulása előtt kijelentette a szenzációéhes újságíróknak:

− A katonáknak a lövészárkokban általános sztrájkba kell kezdeniük.

Abban az interjúban viszont, amelyet még Detroitban adott a „News” folyóiratnak, nagyhangon kijelentette:

− Akarja tudni, mi a háború oka? A kapitalizmus, a kapzsiság, a szégyentelen dolláréhség. Csináljunk rendet a kapitalistákkal, és a háborúk rögtön eltűnnek a föld színéről.

A Fehér Házba Louis Lochner békeharcos-újságíró kíséretében érkezett, aki a második világháború folyamán nem titkolta, hogy szimpatizál Alfred Krupp-pal, a német „ágyúkirállyal”. Wilson elnök a békeküldötteket jóindulatúan fogadta, de semmire sem kötelezte magát. Gyárosunk egyetlen szót sem szólt az egész kihallgatás alatt, ott ült karosszékében lábát átvetve annak karfáján, arcán egy olyan közéleti személyiség sértett kifejezésével, akit a vendéglátó tartózkodása kellemetlenül érint. Nyelve csak eltávozásuk után oldódott meg, amikor is tömören kimondta, mit gondol Woodrow Wilsonról:

− Kisszerű emberke!

A két férfi az Egyesült Államok elnökénél tett látogatásuk után egyenesen egy női békegyűlésre ment. Itt szólalt fel Ford életében másodszor a nyilvánosság előtt. Első beszédét 1915-ben a hírhedt Sing-Sing börtönben tartotta. A fegyencek harsány kiáltások között az étteremben fogadták. Ford ezután fellépett a pódiumra és nagy nehezen kinyögte:

− Fiúk, örülök, hogy látlak titeket! De én eddig nem szónokoltam, és azt hiszem, soha nem is fogok.

A nőgyűlésen is csak két mondatra futotta tőle;

− Csak arra szeretném kérni önöket, hogy véssék emlékezetükbe a jelszót: „Ki a lövészárkokból még karácsony előtt, és oda soha vissza nem térni! Köszönöm szíves figyelmüket.”

A szövetségesekkel szemben jóindulatú New York-i és washingtoni sajtónak nem volt nehéz bebizonyítania, menynyire képmutató, értelmetlen és komikus az az akció, amelyre Ford vállalkozott. A különböző sajtótermékek szívesen

nevezték „a bolondos milliomosnak”, nevetségessé tették azt a jóslatát, hogy „a háború után Európa úgy kinyílik, mint az érett hagyma”, továbbá állandó hivatkozását is a bibliai Seregek Urára.

A „békeapostol” főhadiszállásán a New York-i Belmont-szállóban megszálló riporterek nagyon jól szórakoztak. Amikor a sajtóban megjelent a hír, hogy Ford nehéz pénzekért megvette egy vállalkozó szellemű hölgytől egy olyan általános orvosság szabadalmát, amely a sebesült katonáknak azonnal visszaadja egészségüket, az olvasók gurultak a nevetéstől.

Egy szép napon bizonyos dr. Charles Pease meghívást kapott Fordtól, hogy ő is vegyen részt a békeküldöttségben. Pease arról volt közismert, hogy elkeseredetten harcolt a dohányzás ellen, nyilvánosan kirántotta az emberek szájából a pipát, cigarettákat, szivarokat. A meghívást valamilyen tréfás kópé írta. Pease a meghívást ugyan nem fogadta el, azonban nyílt levélben elismerését fejezte ki Fordnak kezdeményezéséért, és ezzel ismét csak nevetségessé tette Fordot az újságírók előtt.

Ez a Fordot nevetségessé tevő sajtóhadjárat persze nem volt öncél, hanem csak eszköz a békekezdeményezés meghiúsításához. Az Egyesült Államokban abban az időben népszerű volt az elszigetelődés gondolata, az izolacionizmus a finánc- és az ipari nagytőke üzletembereinek azonban semmi érdeke sem fűződött az Európában tomboló háború gyors befejezéséhez. Éppen ellenkezőleg, az amerikai ipar a szövetségesek megrendeléseinek következtében gazdagodott és mind hatalmasabb lett. A szövetségesek egyre nagyobb eladósodása biztosította az Egyesült Államok vezető szerepét a háború utáni világban.

Ford más helyzetben volt. A kereslet a „T” autója után növekedett, 1915-1916-ban több mint félmillió kocsit gyártott, a rákövetkező évben pedig majdnem 800 000-et. Ford joggal vélekedett, úgy, hogy az európai háború neki egyáltalában nem hoz hasznot.

Henry Ford, az európai béke közvetítője, az „Oscar II” hajóval 1915. december 4-én indult el magán-kereszteshadjáratára. Ford viselkedése és a sajtó csipkelődései miatt a küldöttségben egyetlen nevezetesebb személyiség sem vett részt. Sőt mi több, még Ford barátja, Thomas Alva Edison, a nagy feltaláló is lemondott, de eljött a kikötőbe, hogy elbúcsúzzék gyárosunktól. A mólón mintegy tízezren gyűltek össze és Fordot „hip, hip, hurrá” kiáltásokkal fogadták, viszont igazi lelkesedés csak akkor töltötte el a nézőket, amikor Edison megjelent.

Még az utolsó pillanat sem múlhatott el groteszk jelenetek nélkül. Néhány nő, rázendített Ford tiszteletére az „America” című hazafias dalra, s a hajóról a küldöttség egyik tagja, egy hivatásos színész, megafonon keresztül dirigálta őket. Abban a pillanatban, amikor a hajó elvált a parttól, egy félnótás férfi a hajó után ugrott a vízbe. Amikor kihúzták, kijelentette, hogy a hajó után akart úszni, és „elkergette volna az ellenséges torpedókat”.

A parton megjelent Ford családja is. Családtagjai még a legutolsó pillanatban is le akarták őt beszélni értelmetlen, kalandos vállalkozásáról. Amikor azután minden meggyőzési kísérletük meghiúsult, felcsempészték a hajóra Samuel Marquist, aki hosszú évekig együtt dolgozott Forddal, mint a később megszüntetett „Sociology Department” igazgatója. Marquis lelkész volt és élvezte Ford bizalmát, így tehát maradt egy reménysugár, hogy talán neki sikerül rábeszélnie a keményfejű gyárost kilátástalan vállalkozásának a feladására.

A „béke bárkáján” uralkodó légkör kedvezett Marquis küldetésének. A hajón utazók már az első naptól fogva két táborra oszlottak − az egyik tábor a szép Schwimmerné körül gyülekezett, a másik pedig vele szemben. Voltak, akiket elbűvölt ennek a ragyogó asszonynak a bája, mások viszont ki nem állhatták gőgös modorát és állítólagos csalhatatlanságát a nemzetközi politika titkainak terén. A hajón tartózkodó újságírók mindegyike úgy érezte azonban magát, mint hal a vízben. Az általuk továbbított hírek leggyakrabban a kitalált eseményekről készült képregényekre (comics) emlékeztettek. Az a néhány ember, aki valóban arra vágyott, hogy hozzájáruljon az Európában folyó háború befejezéséhez, a többiektől elkülönülve tanácskozott. Egyedül azt tudták azonban csak elérni, hogy az „expedíció” összes résztvevőjének hallgatólagos beleegyezésével patetikus hangú felhívásban szólítsák fel a harcoló feleket a fegyverszünet megkötésére.

Maga Ford − aki mindjobban Marquis befolyása alá került − háttérben maradt. Az utasok többsége csak az étkezéseknél találkozott vele. Egy nem éppen fiatal hölgyet megkérdezett, mit szólnának szülei ahhoz, ha látnák, hogy cigarettázik. A megrótt hölgy így felelt:

− Nem szólnának egy szót sem, mert mindketten dohányoznak.

A Ford Motor Company egyik tisztviselőjét, aki szeretett a bárban elüldögélni pohárral a kezében, éles hangon megfenyegette:

− Hagyjon föl azzal az ivással, mert ha nem, visszaérkezésünk után az Egyesült Államokba − röpül!

„Az egymásnak ellentmondó nézetek és a viták neki idegen világában elveszett és elkábult a mulatságos farmerfiú”, ahogyan az egyik újságíró Fordot jellemezte, aki a hajón egyetlen egyszer érezte magát elemében, amikor lemászott a fedélzetről a gépházba, ahol örömteli arckifejezéssel nézte, hogyan működik a turbina és a többi gép.

Egy meghűlés Fordot néhány napra ágyhoz kötötte. Marquis kihasználta ezt az alkalmat arra, hogy bizalmasan elbeszélgessen vele. Nem nehéz kitalálni, miről folytak ezek a beszélgetések. A nagytiszteletű úr igyekezett meggyőzni Fordot, hogy haladéktalanul vissza kell térnie az Egyesült Államokba. Megmagyarázta neki, hogy egyébként tiszteletreméltó vállalkozása ellentétben áll küldetésével, mert hiszen a régi közmondás is úgy szól, hogy: „Suszter, maradj a kaptafánál!” Ford nagyon nehezen adta fel ezt az álmát, hogy keresztülhúzza a nemzetközi zsidóság terveit. Végül is nagy nehezen engedett Marquis rábeszélésének. Miután az „Oscar II” leeresztette horgonyait Oslo kikötőjében, a „békeapostol” a hajóról

azonnal átköltözött az egyik szállodába, ahonnan azután a legnagyobb csöndben felszállt az Egyesült Államokba tartó első hajóra. A békehajó faképnél hagyott utasainak, különösen Schwimmernének átkai kísérték.

Miután gyászosan megfutamodott az Európába tartó békeküldöttségtől, Ford Amerikában továbbra is szórta villámait „a Wall Street-i vérszopókra", az „imperialistákra", a „spekulánsokra, akik fegyvereket szállítanak mindkét harcoló félnek", azokra, „akik kizsákmányolják az egyszerű embereket és az ő vállukra hárítják át a bűnös háború minden terhét". Nyilvánosan megesküdött, hogy a háború befejezése után vállalatának üzemei fölött nem a csillagos amerikai lobogó leng majd, hanem helyette − úgymond − „a világ összes nemzeteinek lobogóját" tűzi ki, amelyet saját művészeivel terveztet meg.

Amikor azonban az Egyesült Államok a „Lousitania" elsüllyesztése után megszakította diplomáciai kapcsolatait Németországgal, hogy nemsokára hadat is üzenjen neki, az egész világ csodálkozására Ford egy sajtóértekezleten kijelentette:

− A háború megüzenése a német barbároknak a legszebb cselekedet, amelyre az utóbbi időkben sor került. Egész nemzetünknek a legnagyobb szemű söréttel töltött puskákkal kell Uncle Sam mellett állnia.

A hazafiúi érzéseknek ez a hirtelen fellángolása azonnal megtört azonban, amikor 1917 augusztusában katonai szolgálatra behívták huszonnégy éves Edsel fiát. Az apa ebben azoknak a „titkos erőknek" a kezét látta, akik tönkre akarják őt tenni azzal, hogy fiát a biztos halálba küldik. Amikor ezután fia felmentésére irányuló minden erőfeszítése hiábavalónak bizonyult, Wilson elnökhöz folyamodott, akitől azonban még választ sem kapott. Végül is azután fiát azok közé az emberek közé sorolták, akik az Egyesült Államok iparában nélkülözhetetlenek.

Az egész ország felháborodott. Az a szólás járta, hogy az egész világon csak hét ember van, akit nem fenyeget a halál a dicsőség mezején: II. Vilmos német császár hat fiát és Henry Ford örökösét. Az egyik helyi napilap Edsel Fordot az „irodai lovasság" parancsnokának nevezte.

Ford azonban nem csinált magának különösebb gondot a közvélemény hangulatából, mert túlságosan el volt foglalva azzal, hogy üzemeinek termelését hadicélokra állítsa át. „Életem és működésem" című könyvében erről így ír:

„1917 áprilisától egészen 1918 novemberéig a gyár majdnem kizárólag a kormány részére dolgozott. Természetesen autókat és autóalkatrészeket is gyártottunk, továbbá − ezenkívül − speciális tehergépkocsikat és mentőkocsikat. A termelés azonban túlnyomó részben új volt számunkra. Ide tartoztak a „Liberty" motorokra, a repülőgépmotorok hengereire, a két változatban gyártott

muníciós kocsikra vonatkozó nagy megrendelések is ... Gyártottunk továbbá „Eagle" típusú torpedórombolókat, amelyeknek gyártására külön üzemet építettünk fel. Feladatuk a tengeralattjárókkal való harc volt. 204 láb (62 méter) hosszúak voltak, és acélból készültek. Az egyik feltétel gyors szállításuk volt... Az első torpedórombolót 1918. július 1-én bocsátottuk vízre ..."

Az akkori tengerészetügyi miniszter azt jósolta, hogy az „Eagle" típusú torpedórombolók tömeggyártása megdönti az ilyen típusú hajók gyártásában eddig elért összes rekordokat. Úgy látszik, megtévesztette őt Ford reklámja. 1918 tavaszán a Ford Motor Company mintegy tízezer dolgozója zárt menetben végigvonult a városon egy „Egyetlen »Eagle« naponta segít elűzni a császárt" feliratú transzparens alatt. Annak érdekében tehát, hogy II. Vilmossal „rendezzék a számlát" bejelentették, hogy nagyszámú torpedórombolót gyártanak. Amikor azután Ford 1918 őszén szenátornak jelöltette magát, a nagyközönség az erre az alkalomra készített röpiratokban azt olvashatta, hogy az „Eagle" típusú torpedórombolók gyártása meghaladta a Tengerészetügyi Minisztérium összes reményeit.

A valóság megcáfolta ezeket a túlzott kijelentéseket. 1918 novemberében, a fegyverszünet megkötése után, kitűnt, hogy a Ford Motor Company a megrendelt 112 torpedórombolóból mindössze egyet épített fel. Legalábbis ezt vallotta a szenátus tengerészetügyi bizottsága előtt Ralph Earle ellentengernagy. Washingtonban ez olyan felháborodást keltett, hogy Lodge szenátor egyenesen azzal a követeléssel lépett tel, miszerint Fordnak vissza kell fizetnie az 50 millió dolláros dotációt. A detroiti „Saturday Night" mint „a legnagyobb ipari botrányról" írt az ügyről.

Ford védelmében azonban meg kell állapítanunk, hogy abban az időben nem volt egyetlen olyan autógyár sem, amely gyorsabban át tudott volna állni a haditermelésre. Egyedül az a sikertelen kísérlet, hogy az autógyárak katonai repülőgépeket kezdtek gyártani, több százmillió dollárjába került az amerikai adófizetőknek. Ford ebből a szempontból szintén nem volt kivétel, azonban túlságosan nagy volt az ellentét világgá kürtölt nagy hangú ígéretei és a valóság között.

Ez az ember, aki vállalata számos sikerének szerzőségét magának tulajdonította, a háború ideje alatt két halva született ötlettel ajándékozta meg a világot.

Az egyik ilyen ötlet egy olyan miniatűr tengeralattjáró elkészítése volt, amelyet a „T" kocsikban alkalmazott motor hajtott volna. A tengeralattjáró súlyát mindössze három tonnára tervezte, utasa egyetlen ember, aki egy, végén „pilulával" ellátott hosszú rúddal van felfegyverezve. Ez a magányos kormányos az ellenséges hajó alá kormányozza a törpe tengeralattjárót, és úgy helyezi el a robbanó töltettel ellátott „pilulát", hogy még ideje legyen elmenekülni, mielőtt az ellenséges hajó a levegőbe repül. A „New York Times" rosszindulatúan megjegyezte, hogy Ford saját fejével kezeskedik azért, hogy ez az „egyszemélyes

taxi-tengeralattjáró” rombolást visz végbe a német hajóhadban. A találmány természetesen sohasem látta meg a napvilágot.

Nem várt semmivel sem jobb sors „a világ legolcsóbb tankjára” sem. Ez egy egyszerű „T” kocsi volt, azzal a különbséggel, hogy a kocsit páncélzat borította és kerekek helyett lánctalpakon mozgott. Már a tank első példányai is zavarba ejtették a katonai szakértőket, mert amikor át akart haladni egy lövészárkon, beleesett abba, és ott maradt „örökre”. Arra a kérdésre, hogy az ilyen kis méretű tankok hogyan győzik le az akadályokat, Ford így válaszolt:

− Nagyobb alakulatokban kell támadásba küldeni őket. A megrekedt tankokat az utánuk előnyomuló alakulatok kihúzhatják és tovább használhatják.

Ha a háború még hosszabb ideig tart, lehetséges, hogy Ford konstruktőrei kidolgozták volna egy könnyű páncélkocsi koncepcióját. Azokkal a minitankokkal azonban, amelyeket a Ford-művekben a „T” kocsik felhasználásával „ragasztottak össze”, nem sokra lehetett menni.

Ford életében sok legendát alakított ki és táplált magáról, hogy azután ezek jótékony leple alá rejtse tényleges szándékait és céljait. Minden bizonnyal nem ismerte azt az ősi mondást, hogy „Mundus vult decipi, ergo decipiatur” („A világ azt akarja, hogy megcsalják, és ezért meg is csalják"), kétségtelen azonban, hogy a gyakorlatban ehhez tartotta magát.

Mindenkit meg akart például győzni arról, hogy a hadseregszállításokon nem akart keresni és nem is keresett egyetlen centet sem. Az emberek pedig hittek neki, mert hinni akartak abban, hogy Ford tisztességes munkával szerezte roppant vagyonát. Hittek ebben még 1935-ben is, amikor a detroiti „Saturday News” cikksorozatban foglalkozott a Ford Motor Company történetével, és ennek a sorozatnak egyik folytatásában ezt írta:

„Henry Ford a legutolsó centig visszafizette a kormánynak mindazokat a nyereségeit, amelyekre a hadiszállításokból tett szert.”

Ezt a tájékoztatást a lap közvetlenül a Ford-művek „Publicity Department”-jától (propaganda- és reklámosztályától) kapta. 1938-ban pedig, hetvenhatodik születésnapján az idős iparmágnást egy evangélikus lelkészekből álló csoport azért ünnepelte, mert „ő volt az egyetlen nagyon gazdag ember, akinek megvolt a lehetősége ahhoz, hogy keressen az első világháború vérontásán, de nem akart élni ezzel a lehetőséggel”. Nemsokára, 1940-ben, kis formátumban megjelent Henry Ford életrajza „The Triumph of an Idea” („Egy eszme diadala") címen Ralph Graves tollából, aki szintén kiemelte Fordnak a háború éveiben tanúsított önzetlenségét. Ezekhez a hangokhoz több ismert amerikai író és publicista is csatlakozott. De valóban úgy áll-e a dolog, hogy Henry Ford nagylelkűen lemondott a háborús nyereségekről?

Hivatalos közlést erről nem adtak ki, bár a külön erre a célra létesített kormánybizottság kiszámította a Ford Motor Company tiszta nyereségét a háború

évei alatt. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy Ford személyi részesedése a cég nyereségéből 1917-1918-ban 45 millió dollárt, 1917-1919-ben pedig 82 millió dollárt tett ki, egyáltalában nem látszik valószínűnek, hogy ezeknek a nyereségeknek a forrása egyedül a békés célokat szolgáló gyártás lett volna. Annál is inkább így van ez, mert magának a cégnek az adatai szerint is az volt a helyzet, hogy a gyártáskapacitás 60 százaléka katonai célokra volt igénybe véve, sőt az „Automobile Industries" folyóiratban azt olvashatjuk, hogy 1918 szeptemberében Ford üzemei kizárólag katonai szükségletekre dolgoztak.

1939-ben az Egyesült Államok Pénzügyminisztériuma hivatalosan bejelentette, hogy a Ford Motor Company semmit sem fizetett vissza az állampénztárba háborús nyereségeiből. A legtalálóbban egyik amerikai gyáros kollégája nyilatkozott Fordról:

− Hiszen közismert, hogy Ford sohasem csinálja azt, amit mond!

4. „MŰVELETLEN ÉS LAZÍTÓ"

Ford önéletrajza − az „Életem és működésem" − olyan könyv, amelyben a sorok között is olvasni kell. Anélkül, hogy az ember ne ismerné Ford életének egyes eseményeit, nem tudja megérteni, miért tesz néha olyan kijelentéseket, hogy meglepi az embert humanizmusával, más helyeken viszont egyenesen mellbe vágja az olvasót határtalan közönye az emberekkel szemben. Ki az az ember, aki ne helyeselné például ezt a nyilatkozatot Mexikóról:

„Sokat hallottunk a Mexikó »fejlesztésére« irányuló erőfeszítésekről, a valóságban azonban inkább ennek az országnak kizsákmányolásáról beszélhetnénk. Ha ugyanis a gazdag természeti kincseket arra használják fel, hogy azokon idegen tőkések gazdagodjanak meg, nem fejlesztésre irányuló erőfeszítésről van szó, hanem egyszerű rablásról. Senkinek sem sikerül felemelnie Mexikót, mielőtt nem emeli fel a mexikóiak életszínvonalát. De vajon azok közül az idegen kizsákmányolok közül, akik másokat arról biztosítanak, hogy Mexikó fejlődése fekszik szívükön, sokan vannak-e olyanok, akik a mexikói nép szükségleteinek fejlesztésével is számolnak? A mexikói peon ezeknek a meggazdagodni vágyó idegeneknek a szemében csak addig bír értékkel, ameddig hozzájárul vagyonuk gyarapításához."

Ahhoz, hogy megértsük, miért írta Ford 1922-ben ezeket a találó és emberi gondolatokat, vissza kell térnünk az 1916. esztendőre. Ekkor ugyanis az Egyesült Államok − nem tudni hanyadszor − ismét fegyverrel lépett fel Mexikóval szemben, azzal az indokkal, hogy véget kell vetni a hírhedt Pancho Villa betöréseinek az Egyesült Államok területére. Ténylegesen nem volt másról szó, mint az intervenciók hosszú sorozatának és a gyengébb szomszéd belügyeibe való

beavatkozásoknak egyik mozzanatáról, amit az tett szükségessé, hogy védelmet kellett nyújtani a Mexikóban egyre jobban tért hódító amerikai tőkének. A szövetségi kormány fegyverbe szólította az úgynevezett Nemzeti Gárdát, és önkénteseket kezdett toborozni a mexikói határ mellett szolgálatot teljesítő határőrségbe.

A véletlenek találkozása folytán mindez akkor történt, amikor Ford éppen a béke harcosaként lépett fel. Így azután megengedhette magának azt az olcsó gesztust, hogy elítélje az Egyesült Államok beavatkozását egy olyan ország ügyeibe, amelynek lakossága túl szegény volt ahhoz, hogy növelni tudta volna az autóvásárlók seregeit. A sajtóban tehát megjelent a „békeapostol" nyilatkozata, miszerint azok, akik önkéntesen jelentkeznek a Nemzeti Gárdába, hogy a határokon teljesítsenek szolgálatot, soha nem kaphatnak nála munkát.

Ford azonban most az egyszer túllőtt a célon, mert mindez még az oly fennen hirdetett amerikai szólásszabadságnak is sok volt. A „Tribune" című nagy chicagói napilap. „Flivver Patriotism" cím alatt jelentetett meg cikket Fordról. Ez a cím az amerikai köznyelvben „sikerületlen, olcsó, szegényes hazafiságot" jelent. Másnap ugyanez a lap nem átallotta Fordot vezércikkben „műveletlen idealistának" és „anarchistának" nevezni.

Ford késedelem nélkül becsületsértés miatt beperelte a lapot. Az elszenvedett erkölcsi kárért egymillió dollár kártérítést követelt. A per három évig húzódott, és annak utolsó felvonása 1919-ben Mt. Clemensben, Michigan állam egy kis járási városkájában játszódott le. Az amerikai vidékre jellemző környezetben megtartott tárgyalás bővelkedett a groteszk jelenetekben. A tizenkét esküdt közül egy útbiztos, a többiek pedig a legközelebbi környéken lakó farmerek voltak. A bíróság elnöke rögtön a tárgyalás kezdetén közölte, hogy az esküdteket minden este hazaengedi, hogy el tudják látni a munkát gazdaságukban. A vakolatlan téglából épült bírósági épület folyósóján tábla függött, különleges humorérzékkel írt szöveggel:

„Ha otthon a padlóra köpsz, tégy itt is így! Azt akarjuk, hogy otthon érezd magad."

Az álmos városkában sem a vándorszíntársulat, sem pedig a cirkusz megérkezése nem váltott ki olyan izgalmat, mint a kiváló autógyáros becsületsértési ügyével foglalkozó szenzációs bírósági tárgyalás. Számos tanút idéztek meg, még a messzi Texasból is, és nem egy tanú felléphetett volna akár egy neves cirkusz porondján is. Már egy hónappal a tárgyalás előtt mintegy kétszáz külön erre az alkalomra ideszállított, jól megtermett férfi táborozott a városkán kívül. Az utcákon cowboy-öltözetben járkáltak − széles karimájú kalapokban, kivert csizmákban, cifra övvel a derekukon és bőrből készült pisztolytáskákkal a hatlövetű coltok számára. Feladatuk az volt, hogy a bíróság előtt vallomást, tegyenek azokról az erőszakosságokról és tömeggyilkosságokról, amelyeket Rio Grandé vidékén a mexikói bandák hajtottak végre a hírhedt Pancho Villával az élükön. A beperelt „Tribune" tanúiként kellett alátámasztaniuk a

védelemnek azt az érvelését, hogy az Egyesült Államok beavatkozása múlhatatlanul szükséges és teljesen indokolt volt. De Ford sem szűkölködött hasonlóképpen festői tanúkban: ügyvédei több mint száz mexikóit hoztak Mt. Clemensbe, hogy vallomást tegyenek azokról a sérelmekről, amelyeket honfitársaik az amerikai alakulatoktól szenvedtek el.

A színjáték olyan roppant méreteket öltött, hogy Mt. Clemens lakosai alig tudták már figyelemmel kísérni a történteket. Ford és kísérete a Continental-szállóban egy 25 szobás emeletet foglalt el. A „Tribune” harci erői sem akartak lemaradni és lefoglalták maguknak majdnem az egész konkurrens hotelt. A bíróságon Fordot hét jogász segítette, a „Tribune” képviseletében viszont nyolcan ténykedtek. De még ez sem volt elég. Mindkét fél magándetektíveket is bérelt, akik állandóan szaglásztak és hallgatóztak, csak hogy valamit találjanak, ami befolyásolhatta volna a per kimenetelét. Amikor Ford belépett a szálloda halljába, hogy megtisztíttassa cipőjét, áthatolhatatlan falként vette körül személyi őrsége, olyan emberek, akik arckifejezésük után ítélve kiválóan megfeleltek volna akár a kocsmai „kidobóembernek” is. A tárgyalás előtt egy nappal Ford ügyvédje azzal vádolta meg a „Tribune” képviselőit, hogy titokban lehallgatják a telefonbeszélgetéseket. Nem maradtak mögöttük leleményességben persze Ford kémei sem.

A bírósági tárgyalás az Egyesült Államokban egészen másként zajlik, mint az európai bíróságok előtt. Inkább szabad véleménycserére emlékeztet, amelyben az ügyvédek nemegyszer egymásnak ugranak és − a hallgatóság örömére − az államügyésszel tűznek össze, amikor is épületes jelenetekre kerül sor. Az azonban, ami a bíróság előtt Ford perében végbement, még az amerikai rekordokat is túlszárnyalta. Az ékesszólásukról és választékos modorukról ismert kiváló ügyvédek súlyos sértéseket vágtak egymás fejéhez, és közönséges kifejezésekkel illették egymást. Nem sok hiányzott, hogy ökölre menjenek.

A helybeliek számára ez nem csak izgalmas ingyen színház volt, hanem szemléltető oktatás is a nyomdafestéket nem tűrő nagyvárosi kifejezésekből.

A becsületsértésért beperelt „Tribune” az ilyen ügyekben szokásos taktikához folyamodott. Annak bizonyítására törekedett, hogy a felperes erkölcsi arculata és intellektusa mélyen az átlag alatt van. Ha ugyanis sikerült volna meggyőzni az esküdteket arról, hogy Ford természettől fogva korlátolt, naiv és műveletlen ember, akitől idegen minden hazafias érzés, akkor az esküdtek talán indokoltnak tartották volna a „műveletlen és anarchista” jelzők használatát.

A „Tribune” védőinek élén Elliot Stevenson, egy kiváló és köztiszteletnek örvendő ügyvéd állt. Fordnál már sok volt a rovásán, mert ő volt az, aki a Dodge fivéreket képviselte a Ford Motor Company elleni perben, amelyet részvényesi jogaikért indítottak. Stevenson most hat napig élvezhette, hogy Forddal kapcsolatban minduntalan hallja a „műveletlen és anarchista” kifejezéseket, s ez nyilván elégtételt jelentett számára.

Ford „felderítő osztaga” nem dolgozott rosszul, mert a felperes fő jogi

képviselője, Alfred Lucking ügyvéd, még jó időben értesült ellenfelének arról a szándékáról, hogy meg akarja vizsgáltatni ügyfelének intelligenciafokát. Ezért, hogy előkészítse Fordot a szópárbajra Stevensonnal, korrepetálni kezdte őt azzal a céllal, hogy fejébe verje az alapismereteket az Egyesült Államok történetéből. Arról, hogy milyen nehéz és hálátlan feladat volt ez, az egyik, az oktatásnál jelenlevő újságíró jóval később így emlékezett meg:

„A bírósági tárgyalás befejezése után az ügyvéd minden este bement Ford szobájába, és kezdte fejébe verni az Egyesült Államok kezdeti időszakának történetét. Lucking rendszerint így fogott hozzá:

− Kérem, szíveskedjék megjegyezni, hogy Florida kiürítése ...

Ford ekkor azonban már felállt karosszékéből és kinézett az ablakon.

− Nézze csak, ez a repülőgép elég alacsonyan repül, ugye?

Az ügyvéd újból leültette, de az engedetlen tanuló pár perc múlva már megint ott állt az ablaknál:

− Látja ott azt a madárkát? Szép kis apróság, ugye? Biztosan eteti valaki, mert máskülönben nem repülne ilyen gyakran ide.

Ford hatvanadik évéhez közeledett, amikor új ismeretek már nemigen ragadnak meg az ember emlékezetében. Ezenkívül mindez idegesítette és untatta is. Abban a pillanatban, amikor az „oktatás” befejeződött, kisurrant az ajtón, mint az olyan gyermek, aki végre megkapta az engedélyt arra, hogy azt játssza, amit akar.

De elérkezett a nagy nap, amikor Ford a „Tribune” ügyvédje által feltett tolakodó kérdések kereszttüzébe került. Aki nem ismerte Fordot, azt gondolhatta, hogy magabiztos, és fütyül mindenre és mindenkire. Lábával a korláton, amely elválasztotta a bírói pulpitustól, előre-hátra hintázta magát székén és foghegyről felelgetett a kérdésekre. Voltak azonban pillanatok, amikor arcizmának hirtelen megrándulása jelezte, hogy a „Tribune” jogi képviselője elevenébe talált.

Íme, néhány töredék a Ford-Stevenson párbeszédből:

S.: Ismeri államrendünk alapelveit?

F.: Nem tudom, mit ért ön alapelvek alatt.

S.: Tehát ön nem tudja, hogy mit kell érteni az államrend alapelvein?

F.: Az alkotmányra gondol?

S.: Ön tehát nem tudja, miben állnak hazánk alapelvei?

F.: Nem tudom, mire céloz, Mr. Stevenson.

Ez még csak a kezdete volt a hat napig tartó kínvallatásnak, mert Stevenson ez után áttért a történelemre:

S.: Voltak hazánkban forradalmak?

F.: Igen

S.: Mikor?

F.: 1812-ben.

S.: 1812-ben? És még mikor?
F.: Többről nem tudok.
S.: És azt tudja-e, hogy hazánk függetlenségét forradalommal vívta ki?
F.: Igen. 1776-ban.
S.: Talán megfeledkezett erről a forradalomról?
F.: Lehetséges.
S.: És azt tudja-e, mi kényszerített minket arra, hogy forradalmi háborúba kezdjünk?
F.: Nem, nem tudom.

Itt meg kell jegyeznünk, hogy az Egyesült Államok függetlenségi háborújának okait és lefolyását minden gyerek ismeri, aki elvégezte az általános iskolát, továbbá hogy 1812-ben nem volt semmiféle forradalom, hanem az Egyesült Államok háborúja Anglia ellen. De itt van a kérdéseknek még egy sorozata:

S.: Ismeri-e hazánk valamelyik nagy árulójának nevét?
F.: Nem, nem ismerem.
S.: És ki volt Benedict Arnold?
F.: Úgy hiszem, író volt.
S.: Író? Ön minden bizonnyal Arnold Benettre gondol.

Meg kell magyaráznunk, hogy a nagy áruló Benedict Arnold tábornok volt, aki a függetlenségi háborúban át akarta adni az angoloknak West Point erődítményt. Arnoldnak, mint az árulás megtestesülésének neve az Egyesült Államokban közismert, úgy Ford azzal, hogy összetévesztette őt Arnold Bennett íróval, tényleg kompromittálta magát.

Ford életrajzírója, Sarah Bushnell viszont azzal mentegeti Fordot, hogy szórakozottsága miatt nem felelt helyesen, ugyanis éppen akkor élesítette régi zsebkésének pengéjét cipője talpán.

De Stevenson egyre tolakodóbbá vált, és azt indítványozta, hogy Ford „olvasson fel valamit a bíróság előtt fennhangon”.

− Sajnos otthon felejtettem a pápaszememet − felelt Ford, aki lefegyverző őszinteséggel még azt is hozzáfűzte, hogy az újságcímeken kívül nincs ideje olvasásra.

A főinkvizítor azonban nem engedett:

− Mr. Ford, nem akartam önnek kellemetlen kérdéseket feltenni, az igazság nevében kérem azonban, feleljen nekem őszintén. Arról van szó, hogy ha elutasítja az általunk átadott szöveg felolvasását, ez a jelenlevőkben azt a benyomást keltheti, hogy ön nem tud olvasni. Talán csak nem akarja, hogy az emberek ezt gondolják önről?

− Miattam gondolhatják! Az olvasás nem az erős oldalam, és szénanáthám is van, úgyhogy biztosan elrontanám.

Mint látható, Ford nem érezte sem sarokba szorítva, sem pedig megalázva magát. Éppen ellenkezőleg. Ügyesen verte vissza Stevenson támadásait, és a farmerek nyelvén elmondott nyers riposztjaival elnyerte az esküdtszék és a

hallgatóság szimpátiáját. Fordnak az a válasza, amelyet az egyik alattomos kérdésre adott, amivel ellenfele véglegesen kétvállra akarta fektetni, majdnem nyílt lelkesedést váltott ki a polgár rokból és farmerekből álló egész hallgatóságból:

− Nem tudom, de öt perc alatt találok valakit, aki mindent elmond erről nekem.

A per a védelem és a vád tizennégy hétig tartó birkózása után végül is befejeződött. Az esküdteknek két kérdésre kellett válaszolniuk: vajon a „műveletlen” és „anarchista” kifejezések becsületsértőek és lealacsonyítóak-e, továbbá hogy milyen összegben fejezhető ki az az erkölcsi kár, amelyet a felperes ezzel elszenvedett? Az esküdtek tíz óra hosszat vitáztak, és végül úgy döntöttek, hogy Fordot becsületében valóban megsértették. Amikor azonban arról volt szó, hogy ezt a sérelmet pénzben is ki kell fejezniük, a tizenegy farmer az útbiztossal az élen arra az álláspontra jutott, hogy Fordot az elszenvedett becsületsértésért nem egymillió dollár illeti meg, hanem . . . hat cent! A józan farmeri koponyák egy pillanatig sem gondoltak arra, hogy valami olyan kézzelfoghatatlan „dologért”, mint amilyen az ember becsülete, ilyen roppant nagy összeget lehetne követelni. Talán nem egy esküdt fejében megfordult a gondolat, hogy Fordnak már amúgy is elég milliója van. Ford az ítéletet elég savanyú arccal fogadta.

Ettől az időtől fogva még vastagabb fallal választotta el magát a világtól, mint korábban. Egyre növelte testőrségének létszámát, és titkárságán keresztül nehezebb volt bejutni hozzá, mint a dalai lámához. Ford ezen túlmenően törzskarát egy új emberfajtával bővítette: újságírókkal és publicistákkal, akik patrónusuk egyéniségének sokszínűségét voltak hivatva bizonyítani. Ennek megnyilvánulásai voltak a Ford neve alatt megjelent különböző publikációk, pl. az „Életem és működésem” című, nagy port felvert önéletrajz, az Edisonról szóló könyv, néhány szociális témakörrel foglalkozó munka és végül egy kézikönyv a táncról. Ford ugyanis rájött a bértollnokok segítségével elért írói hírnév ízére, és gyümölcsöző gondolatait a legkülönbözőbb témákat érintő, számos brosúrában tette hozzáférhetővé a világ számára.

Olyan környezetben nőtt fel, ahol a Biblia volt a fő, ha éppen nem az egyedüli olvasmány és minden életbölcsesség kútfője, így azután mindig megnyilvánult hajlama, hogy másokat erkölcsi tanításokkal traktáljon. Már 1916-ban megírt egy nagy példányszámban kiadott értekezést a dohányzás ártalmairól. Ez a különféle áltudósok megállapításaival teletűzdelt brosúra a cigarettának tulajdonította az összes betegségeket és az emberiség minden szenvedését: a paralízist, az ifjúkori bűnözést, az őrültséget, a család szétesését. A legérdekesebb a füzetkében az az Edisonnak tulajdonított vélemény volt, hogy a nikotin degenerálja az agysejteket, jóllehet maga a nagy feltaláló is szenvedélyesen bagózott és szívta az egyik szivart a másik után.

Ford kíméletlenül harcolt az alkoholizmus ellen is. 1922-ben kihirdette vállalatánál, hogy elbocsát mindenkit, aki kocsmákat, bárokat látogat és odahaza szeszes italokat tart. Nem törődött azzal sem, hogy a helyi sajtó nevetségessé tette azt a javaslatát, hogy Ford 50 000 alkalmazottja az üzembe érkeztekor leheljen rá egy speciálisan erre a célra készült, és a dolgozó bélyegző kártyájához fűzött érzékeny papírkára. Amikor pedig 1928-ban kiadta brosúráját „A szesztilalom jótéteménye” címmel, az alkoholcsempészet Detroitban virágzásának csúcsán volt.

Nem elégedett meg azonban még az alkohol és a nikotin elleni harccal sem. Olyan étrendet javasolt honfitársainak, amely nem tartalmazott sem keményítőt, sem proteinokat, de erjesztett gyümölcsleveket sem. Az autógyáros nézete szerint „az összes betegségek és fájdalmak, sőt a kihágások és vétségek is” onnan erednek, hogy az emberek „teletömik gyomrukat káros anyagokkal”. Éppen ezért kampányt kell indítani „a bűnözés legyőzésére megfelelő élelmiszerek fogyasztása útján”.

Egy másik alkalommal Ford élesen kikelt a sertések és a tehenek ellen, mondván, hogy a sertés természeténél fogva lusta, a tehenek pedig túlságosan sok időt töltenek azzal, hogy az árnyékban kérődznek. Kifejtette, hogy mind az egyik, mind a másik állatfajta többet eszik, mint amennyit ér, és 1936-ban megjósolta, hogy a tehenek néhány év múlva eltűnnek a föld színéről.

Az ember azt hinné, hogy − finoman kifejezve magunkat − Ford különcségei a Mt. Clemensberi lejátszódott perrel együtt Ford presztízsének hanyatlásához vezettek az amerikai nagyközönség szemében. A „Tribune” ügyvédje, Stevenson, aki egyébként oly kegyetlenül tette nevetségessé Fordot, az esküdtek előtt tartott beszédében ezt mondta:

− Rákényszerítettek bennünket arra, hogy ország-világ előtt bemutassuk Henry Ford szegényes elmebeli képességeit, amelyeket oly sokáig sikerült a társadalom előtt elrejtenie.

Ha Stevenson abban a hitben volt, hogy sikerült bebizonyítania akár a bíróságnak, akár a nagyközönségnek, hogy Ford tudatlan ember, az ítélet meggyőzte őt tévedéséről. Igaz persze, hogy a tárgyalótermet a helyi polgárok töltötték meg, akik nem akarták elmulasztani ezt a kisvárosi élet unalmát és egyhangúságát megszakító, soha vissza nem térő színházi előadást. Ez azonban korántsem jelentette azt, mintha Ford népszerűsége ezzel süllyedt volna az amerikai néprétegek szemében. Éppen ellenkezőleg − bár botlásokat követett el és nyersen felelt a kérdésekre, közelebb állt hozzájuk és kedvesebb volt szívüknek, mint a bostoni arisztokrácia milliomosai. Az Egyesült Államok átlagpolgára számára az a farmer-fiú volt, aki saját erejéből kapaszkodott fel a társadalmi ranglétra legfelsőbb fokára. Egyszóval: eszményi megtestesülése volt a sikerekben gazdag életnek.

5. ÚJ SZERZEMÉNYEK

Azokra a módszerekre, amelyekkel Ford elérte anyagi sikereit és a lángeszű gyáros hírnevét, jó például szolgál a „D. T. and I.” vasútvonal megvásárlása, ezt követően pedig a Lincoln Motor Company tulajdonjogának megszerzése.

Amikor Ford 1920-ban megvásárolta a Detroit, Toledo and Irinton (röviden csak „D. T. and I.”) néven ismert, tönkrement vasúttársaságot, a Fordért lelkesedő farmerek és kis üzletemberek nagy dolgokat vártak tőle. Nem is csalódtak: az addig veszteséges vasúttársaság az ő irányítása alatt nemsokára évi 25 százalékos osztalékokat kezdett fizetni. Minden jel arra mutatott tehát, hogy Ford bevált módszereinek köszönhetően az amerikai vasúttársaságok a közérdek szempontjából jótékony forradalmon mennek majd át.

Legalábbis ő maga nagy hangon ezt jósolta. Biztosította a nagyközönséget, hogy felfedezései alapvető változásokra vezetnek az áru- és a személyfuvarozás vonalán. Elég, ha a „D. T. and I.” vasútvonalon alkalmazott vezetési módszerek érvényesülnek az Egyesült Államok egész vasúthálózatában.

Ford ezeket az elveket 1921 novemberében fogalmazta meg. „Ha én irányítanám a vasutakat az Egyesült Államokban” című cikkében. Nézete szerint az egész elavult és rossz kocsiparkot könnyű gőzmozdonyokkal és aerodinamikus formában kiképzett vasúti kocsikkal kell helyettesíteni.

A tönk szélén álló „D. T. and I.” társaságba valóban új élet költözött, amikor leszámolt a régi, tehetetlen bürokratikus vasúti apparátussal. Egymás után bocsátotta el az „élősdieket”, akiket négy csoportba sorolt: a jogtanácsosokat, az „improduktív” részvényeseket, a fölösleges könyvelőket és a többi fölösleges irodakukacot.

Ford olyan radikálisan kezdett hozzá az átszervezéshez, hogy indokolt nyugtalanságot váltott ki a vasútbárók köreiben. Nem kevesebbet tett, mint hogy kétségbe vonta a vasutak magántulajdonának indokoltságát, és azt javasolta, hogy államosítsák a fontos fővonalakat. A vasúttársaságok részvényeinek tulajdonosait „élősdieknek” nevezte, mondván a dolgozók számlájára élnek. A széles közvéleményben az a meggyőződés kaphatott lábra, hogy Ford a köz javára biztosan megreformálja a vasutakat. Míg egyesek zúgolódtak, hogy a Ford által indítványozott intézkedéseknek szocialista szaguk van, addig mások, akik náluk jobban ismerték Fordot, csak jelentőségteljesen mosolyogtak. A „D. T. and I.” sikere azonban olyannyira szemmel látható volt, hogy a javíthatatlan kételkedők is meggyőzőtteknek látszottak.

Azok a munkamódszerek, amelyeket Ford saját vállalatánál alkalmazott, s minden változtatás nélkül bevezetett a „D. T. and I.” vasúttársaságánál is, kétségtelenül jó irányban befolyásolták ennek a társaságnak a helyzetét. A szélnek eresztett, hasznavehetetlen régi alkalmazottak helyét jóképességű, gyakorlott

emberek csoportja foglalta el, akik az előző személyzettel összehasonlítva valamiféle „rohamcsapatra” emlékeztettek, A megvásárolt vasútvonal jövedelmezővé válásának egyedüli vagy fő oka persze nem az alkalmazottaknak ez a csoportja volt.

Miután Ford átvette a vasutat, a világ legnagyobb autógyárából piacra kerülő gyártmányok felét a „D. T. and I.” vasút szállította. Kapacitása teljesen ki volt használva, mégpedig a legjövedelmezőbb árufajtával. Ezen túlmenően Ford magánvasútvonala a vasúthálózatban elfoglalt helyének köszönhetően még többletnyereségre is szert tett. Északról Dél felé húzódott és tizenöt vasútvonalat keresztezett, mégpedig túlnyomó részben olyan fővonalakat, amelyek az Egyesült Államok keleti részeit kötötték össze a nyugati államokkal. És éppen ezekből a „kereszteződésekből” tett szert Ford további nyereségekre. Ford szállítmányait a „D. T. and I.” vonalon annak déli végállomásáig fuvaroztatta, ahonnan azokat azután a kontinenst kelet-nyugati irányban átszelő vonalon kellett tovább szállítani vagy kelet vagy nyugat felé. A Ford-kocsik így száz és száz kilométereket tettek meg idegen vasúttársaságok vonalain, úgyhogy Fordnak − a szállítmányok feladójaként − megvolt a lehetősége fuvarozásukért a kedvezményes „tranzit-díjtételeket igénybe venni. De a keresztirányú vasútvonalaknak ezen felül még osztozniuk is kellett vele a tranzitszállítások nyereségében.

Ford a nagyközönség előtt azt hirdette, hogy a közlekedést feltétlenül államosítani kell, azonban a háttérben készségesen megosztozott a nyereségeken a vasútbárókkal. A „vasutak reformátorának” ezeket a képmutató praktikáit 1921 novemberében az Egyesült Államok vasutainak volt vezérigazgatója, Walker Hines leplezte le. Ekkor derült fény arra is, hogy Ford a nyugat-keleti irányú vasútvonalakat arra kényszerítette, hogy az ellenirányú szállítmányokat az ő „D. T. and I.” vonalán szállítsák, megfenyegetve őket, hogy ellenkező esetben saját szállítmányait nem vasúton fogja fuvaroztatni, így azután a „D. T. and I.” vasútvonal teljes gőzzel dolgozott, s ebből adódtak a 25 százalékos osztalékok.

Ford „felesküdött” tisztelői persze nem láthattak be az olcsó autók „messiásának” kulisszái mögé, és továbbra is vakon hittek nemes szándékaiban. A „D. T. and I.” vasútvonal esete azonban csak ártatlan játék volt Ford másik mesteri húzásával összehasonlítva.

Az akkoriban terjeszkedő ipari monopóliumok gazdasági dzsungeljében a Lincoln Motor Company tulajdonosai, Henry és Wilfred Leland − apa és fiú − a vállalkozóknak ahhoz a kivesző félben levő típusához tartoztak, akiket még a puritán erkölcsi elvek vezettek cselekvéseikben. Ők gyártották az első „Cadillac”-okat, ez után pedig a „Lincoln” márkájú autókat. 1909-ben eladták a „Cadillac” üzemet a General Motors konszernnek, ahol mint gyártásvezetők még nyolc évig dolgoztak. 1917-ben, amikor az Egyesült Államok hadat üzent Németországnak,

Lelandék újból önállósították magukat, és gyárat alapítottak a „Liberty” motorok gyártására. A háború végeztével visszatértek az automobil-gyártáshoz és megalapították a Lincoln Motor Companyt, amelynek részvényeit a detroitiak három óra leforgása alatt szétkapkodták. Ez volt a Lelandék irányában megnyilvánuló általános megbecsülés és bizalom legjobb bizonyítéka.

Lelandék eleget tettek a várakozásoknak. Az általuk gyártott kocsi ugyan drága, de kiváló minőség volt, és mindenben a gyárnak és tulajdonosainak magas műszaki színvonalát képviselte. Mint ahogyan az a tehetséges mérnökökkel igen gyakran elő szokott fordulni, Lelandék az üzleti ügyekben már nem ismerték ki magukat ilyen jól, amit az is bizonyított, hogy még az Egyesült Államokban 1921-ben beállt, rövid ideig tartó gazdasági pangást sem tudták átvészelni. A csőd bejelentése után Henry Leland és fia vagyonát nyilvános árverésen kellett volna eladni.

Ford ekkor úgy döntött, hogy a legfőbb ideje közelebbről is foglalkozni a két Leland gondjaival, és tárgyalásba kezdett velük. Az idősebb Lelandnak, akit mint nyolcvanéves aggastyánt igen levert a bukás, a legnagyobb gondot azok a veszteségek okozták, amelyeket a csőd következtében a Lincoln Motor Company részvényeseinek kell majd elszenvedniük. Lelkiismertfurdalása volt, mert mindenért saját magát tartotta felelősnek. Fordnak így nyilatkozott:

− Már csak kevés időm van hátra az életből, de mindent megteszek, hogy a részvényesek megfelelő kártérítésben részesüljenek.

Ford erre lelkesen felkiáltott:

− Mr. Leland, engedje meg nekem, hogy megvegyem a gyárát! Ön fogja vezetni, én pedig kifizetem a részvényeseket és a hitelezőket. Én ezt azonnal megtehetem, önnek viszont hosszú évek kellenének hozzá.

Leland, a régi vágású gentleman, aki egészen elérzékenyült vendégének nagyvonalú gesztusán, „jótevőjével” szóbeli megállapodásra jutott. Amikor elfogadta Ford ajánlatát, ezt fiával együtt abban a hiszemben tette, hogy így mindketten megerősödve kerülnek ki nyomasztó helyzetükből, és ugyanakkor biztosítják még részvényeseik és hitelezőik kártalanítását is. Ford ugyanis azt az ígéretet tette, hogy az elértéktelenedett részvényeket névértékben vásárolja fel és a hitelezőket is kifizeti, anélkül, hogy ezért bármilyen ellenértéket kérne. Fordnak ez a nagylelkű önzetlensége az idősebb Lelandot könnyekig meghatotta. Hogy viszonozza nemes gondolkodású partnerének cselekedetét, kimerítően tájékoztatta Fordot a cég összes ügyeiről, úgyhogy ez utóbbi egyáltalában nem vásárolt zsákbamacskát.

Az ígéretek valóra váltása azzal kezdődött, hogy a már említett árveréssel kapcsolatban Ford kikiáltási árként ötmillió dollárt javasolt. Arthur Tuttle szövetségi bíró, a csődtömeggondnok ezt kifogásolva kijelentette, hogy minimálisan nyolcmillió dollárral kell az árverést kezdeni, bár − megítélése szerint − az objektum valóságos értéke ennek többszöröse. A vagyon ugyanis nemcsak a 16 millió dollárra becsült gyári épületekből és termelőberendezésekből

állt, hanem beletartozott Lelandék köztiszteletben álló neve, a szakképzett személyzet, és − nem utolsósorban − az egészen kiváló „Lincoln" kocsi is. Ipari körökben Ford ötmillió dolláros ajánlatát még azt feltételezve is méltánytalannak tekintették, hogy Ford ezen túlmenően kiegyenlíti az összes adósságokat és kötelezettségeket.

Lelandék ennek ellenére sem vonták kétségbe hatalmas partnerük jó szándékát. Meghívást kaptak Ford otthonába, ahol Ford − feleségének és fiának, valamint a Ford Motor Company több magas állású tisztségviselőjének jelenlétében − megerősítette az ügylet feltételeit. Megerősítette ezeket a feltételeket Tuttle bíró előtt egyébként Ford jogi képviselője is. Végül azután Ford maga adta tanújelét bőkezűségének és átadott Lelandnak egy csekket, mégpedig arról az összegről, amely megfelelt az idősebb Leland részesedésének az általa alapított gyárban. Edsel Ford pedig a Lelandék tiszteletére tartott vendégségen egész családja nevében kijelentette :

− Lelandék olyan nagy művet alkottak és olyan sokat jelentenek Detroitnak, hogy társadalmunk szégyene és nevének bemocskolása volna, ha a város karba tett kezekkel nézné vállalatuk bukását és távozásukat az automobil iparból. Nem akarjuk a Leland Motor Companyt új vállalatként átvenni, viszont szeretnénk azért megszerezni, hogy elkerüljük azt a szégyent, amely akkor érne bennünket, ha ez a szép gyár megszűnnék működni és az érintett emberek mindenüket elvesztenék.

Egyáltalában nem csodálatos ezek után, hogy „Lelandék könnyű léptekkel és emelkedett lélekkel hagyták el Ford házát", mint ahogyan az egyik riporter szemléletesen kifejezte. A sajtó azt is világgá kürtölte, hogy Fordnénak jutott elsőként az eszébe, hogy segíteni kell Lelandékon és társaikon.

− Ha Detroit közömbösen nézi, hogy a Leland-cég tönkremegy, ez annak a bizonyítéka lesz, hogy polgári kötelességérzetünkkel valami nincs rendben.

Az egyik szolgalélek arról sem feledkezett meg, hogy a helyi sajtóban közölje, hogy Ford, akit egészen megindított nejének kérése jótékony szamaritánusként egy pillanatig sem habozott Lelandékon segíteni.

Végül elérkezett az árverés napja. A General Motors egy nappal az esemény előtt közölte, hogy nem érdekli a Lincoln Motor Company megvétele. Az a néhány ember, aki árverezett, egytől egyig Ford ügynöke volt. Megjelent ugyan egy „idegen" is, de amikor meggyőződött arról, hogy Forddal van dolga, azonnal visszakozott, így azután Ford a nyolcmillió dolláros kikiáltási áron jutott a létesítmény birtokába. Alig hogy harmadszor is lecsapott a kikiáltó kalapácsa, a tömegben elrejtett fúvószenekar rázendített a „Hail to the Chief" („Légy üdvöz, főnök") című dalra. Ezzel egyidőben a Leland-gyár homlokzatán megjelent az új cégtulajdonos óriásira méretezett képe. Mintha a föld alól bújt volna elő, felbukkant maga Ford is. Megérkezését viharos ünneplés követte. A riporterek

sietve és izgatottan azonnal tovább adták lapjaiknak a „spontán” ünneplés színes leírását. Az egyik újságíró szenzációhajhászásában az árverést úgy írta le, mint „ipari esküvőt, amely összekapcsolta Henry Fordot, a tömeggyártás mesterét Henry Lelanddal, a finommechanika mesterével”.

Minden persze nem játszódott le zavaró momentumok nélkül. Amikor Lelandék gyára átment Ford tulajdonába, a gyár korábbi munkavállalói egytől egyig megkapták felmondásukat. Egyesek közülük már Leland és Ford „esküvője” idején tudták, hogy nem térhetnek vissza munkahelyükre. Egyik a másik után kereste fel az öreg Lelandot, és könnyekkel szemében vett búcsút tőle.

Lelandék már az árverést követő napon meggyőződhettek arról, hogy a valóságban milyen sors vár rájuk. Rögtön reggel megjelent a gyárban Charles Sorensen munkatársaival együtt. Anélkül, hogy a legkisebb mértékben is tekintettel lett volna az idős Lelandra, kiadta a parancsot, hogy bontsák le a válaszfalat, amely elválasztotta dolgozószobáját a többi irodahelyiségtől. Az ősz nagyiparos titkára később felháborodva mesélte:

− Sorensen elszabadította a gyárban a poklot.

Könnyen elképzelhetjük a légkört egy olyan gyárban, amelyet két, egymással szemben álló ember vezet. A gyárban elterpeszkedő Sorensen csak azért vezetett be új munkarendet, hogy Leland azt másnap visszavonja. Az új gyártásvezetőnek az a döntése, hogy a régi műszaki ellenőrzés által korábban selejteseknek talált hengerek felhasználhatók, az aggodalmaskodó öregemberből dührohamot váltott ki. Nem tudott uralkodni magán, felkapott egy kalapácsot és saját kezűleg törte darabokra a kiselejtezett hengereket. „A finommechanika mestere” nem tudta elviselni, hogy üzeméből hibás gyártmány kerüljön ki. Amikor Sorensen elbocsátotta a régi gyári őröket és helyettük másokat vett fel, Leland azonnal érvénytelenítette intézkedését. Amikor Sorensen utasítására normások kezdték mérni a munkások munkáját, hogy rájuk kényszerítsék a fordi munkaütemet, Leland és Sorensen között éles összeütközésre került sor. Az öreg Leland szintén tőkés vállalkozó volt, de elvei már csak azért sem engedték meg a kizsákmányolás brutális formáját, mert ez csökkentette volna a gyártmányok minőségét.

A kétségbeesett gyáros végül is Fordhoz fordult, hogy mit gondoljon megállapodásuk ilyen megsértéséről. De Ford szokása szerint kitérően válaszolt:

− Igaz ugyan, hogy embereimnek nem szabad beavatkozniuk a Lincoln-kocsik gyártásába, de nem szeretném korlátozni őket, mert ez megbénítaná kezdeményező erejüket.

Sorensen teljhatalmának tudatában egyre merészebb lett. A két Leland arra a megállapításra jutott, hogy az elviselhetetlen helyzetet végre meg kell már oldani, és Fordot rá kell kényszeríteni ígéreteinek betartására. Nem számoltak azonban Ford agyafúrtságával; „áldozatokra kész” partnerükkel nem tudtak találkozni, válasz nélkül hagyta leveleiket, telefonon sem lehetett megtalálni, és senki sem árulta el nekik, hol tartózkodik. A fiatalabb Leland Fordot otthonában akarta

felkeresni, ahová nemrég vendégként bejáratos volt. Most azonban meglepetés várta: Ford rezidenciájának bejáratánál fegyveres őr tartóztatta fel.

Ford belátta végül, hogy ez a bújócska nem tarthat örökké, és fogadta az idősebb Lelandot gyári dolgozószobájában. Az öreg gyáros, aki feltette magában, hogy megőrzi hidegvérét, azt követelte Fordtól, hogy ígéretéhez híven tartsa tiszteletben a vállalat autonómiáját. Ford kitérő válaszának hallatán azzal a javaslattal állt elő, hogy gyárát ugyanazon az áron visszavásárolja, mint amilyet érte Ford olyan készségesen fizetett, továbbá kifizeti neki a megfelelő kamatokat és méltányos összeggel kártalanítja őt a nyereségekért is. Ford így válaszolt:

− Mr. Leland, a „Lincoln”-gyárat ötszázmillió dollárért sem adnám el. Megvásárlásával bizonyos célt követtem, és még álmomban sem jut eszembe, hogy azt valakinek odaadjam.

Fordnak minden oka meg volt rá, hogy megtartsa magának a gyárat. Először is: kihasználva a két Leland jóhiszeműségét „egy tál lencséért” tudta megszerezni magának. Másodszor: az általános elismerésnek örvendő új autótípus gyártásával betömte mindazoknak a száját, akik bírálták az elavult „T” modelljét. És végül az elsőrangú autónak köszönhette, hogy felvehette a piacon a versenyt Packarddal is. Az, hogy az automobil Lelandék műve volt, hogy őket nemcsak munkájuktól fosztotta meg, hanem a kiváló konstrukció szerzőségétől is, − Fordnak; mit sem számított.

Lelandék ezenkívül nem tudták, de még csak nem is sejthették, hogy Ford nem tudta nekik elfelejteni, hogy húsz évvel ezelőtt, amikor elbocsátották a Detroit Motor Co műszaki igazgatójának állásából, ezt a munkakört éppen Lelandék kapták meg.

Hirtelen hangot változtatott és közölte Lelanddal, hogy vállalt kötelezettségeihez híven, ők fogják irányítani ezután a gyártást, mégpedig terjesen önállóan. Megígérte ezen felül, hogy visszahívja Sorensent uszályával együtt, továbbá hogy a „Lincoln”-gyárban napi két órát fog tölteni. Amikor elbúcsúzott Lelandtól, elismeréssel beszélt arról, hogy Leland milyen kimagasló szerepet játszott az automobiliparban.

Ettől a pillanattól kezdve Ford nem lépte át a Leland-gyár küszöbét, nem tartotta be egyetlen ígéretét sem, és ügyesen kitért mindennemű érintkezés elől Lelandékkal. De vajon visszahívta-e legalább Sorensent és törzskarát? A választ erre a kérdésre abból a nyílt levélből kapjuk meg, amelyet Wilfred Leland intézett Fordhoz:

„Éppen ellenkezőleg, azok az emberek, akiket Ön küldött, »még több gázt adtak«, és fondorlataik még könyörtelenebbek lettek. Charles Sorensen az Ön »törzskari főnöke« már olyan agresszív, hogy utasításait anélkül adja ki, hogy reánk figyelemmel volna. Magatartásával minden bizonnyal megerősíti az Ön egyik magasabb rangú tisztségviselőjének azt a véleményét, hogy Ön Sorensen szolgálatait arra használja fel, hogy rajta keresztül érvényesítse drasztikus módszereit és megkeserítse mindazoknak az életét, akiket le akar rázni. Ön annak

érdekében, hogy elérje célját − állítja ez a magasabb rangú tisztviselő − semmitől sem riad vissza."

Wilfred Leland itt idézett nyílt levelében bebizonyította, hogy keresztül látott Fordon, jól ismeri mentalitását és módszereit, sőt ezenkívül még bizalmi embereit is. Egyre nyilvánvalóbb lett a The Ford-Leland Mutual Friendship Society, Incorporated (A Ford-Leland Kölcsönös Baráti Társaság) felbomlása, ahogy ezt a frigyet az egyik újságíró elnevezte.

Elkövetkezett 1922. június 10-e, amikor nyilvánosan kilakoltatták a két Lelandot gyárukból. Sorensen, a Ford Motor Company két másik kiválóságának segédletével közölte a „Cadillac" és a „Lincoln" alkotóival, hogy el kell hagyniuk a gyárat, vigyék magukkal „személyi ingóságaikat". Másnap jelentkezett az idősebb Lelandnál Ford küldöttje azzal a kéréssel, hogy írjon alá egy előre elkészített és a sajtónak szánt nyilatkozatot, amely szerint állásáról „magas kora miatt", saját jószántából mond le. A kemény öregúr nem csak az aláírást tagadta meg, hanem maga tett közzé egy nyilatkozatot:

„Az a nyilatkozat, amelyet rám akarnak kényszeríteni, nem felel meg az igazságnak. Nem mondtam le saját akaratomból. Nincs szükség arra, hogy bárki is megfosszon a vállalat vezetésével kapcsolatos kötelezettségeimtől, és ezt nem is kívánom. Ha nem kell szembenéznem ellenem irányuló rosszindulatú, kínzó praktikákkal, mint már hosszabb ideje, sokkal nagyobb vállalatot is el tudok vezetni anélkül, hogy a legkevésbé is túlterheltnek érezném magam."

A helyi sajtó a Lelandékat ért sérelmen lakonikus rövidséggel siklott át. A „Free Press" napilap Ford és az érdemes gyárosok elválását „a vezetési módszerekkel kapcsolatos véleménykülönbségeknek" tulajdonította. A „Saturday Night" folyóirat azonban, amely már kívül esett Ford befolyásának körén, nyíltabban fejezte ki magát. De csak a „Pipp's Weekly" hetilap merészelt odáig menni, hogy megengedett magának egy olyan szójátékot, amely pontosan kifejezte a dolgok lényegét: „Ford megtartotta szavát, hogy megsegíti Lelandékat: meg is segítette kimenetelüket!" Csak úgy mellesleg megjegyezve, ez a hetilap már fél évvel korábban pontosan megjósolta Ford „jóakaratának" ezt a „kimenetelét".

Lelandék − mind technikusi, mind gyárosi minőségükben − közmegbecsülésnek örvendtek. Az idősebbik, igen magas kora ellenére is, még mindig nagyon jóképességű ember volt, fiát pedig, aki hosszú évekig vezette a General Motors konszernen belül a „Cadillac" üzemet, szintén a legjobb szakemberek közül valónak tartották.

Végül azt is hozzá kell mindehhez fűznünk, hogy Ford Lelandékkal szemben tanúsított magatartásának egyik oka az a meggyőződés volt, hogy régimódi gyárosok lévén, nem tudnak az ő vállalatánál bevezetett módszerekhez alkalmazkodni. Ebben nem tévedett: az öreg Leland valószínűleg semmiképpen

nem értett volna egyet a Ford által diktált gyilkos munkatempóval, persze nemcsak emberiességi okokból. Az autóknak abban a kategóriájában, ahová a „Lincoln”-kocsik is tartoztak, a munkának ez az üteme feltétlenül hátrányosan befolyásolta a gépkocsik minőségét.

Az automobiltömeggyártás úttörője erről hamarosan maga is meggyőződhetett. Hat hónappal azután, hogy bevezették Ford rendszerét a Lincoln Motor Companyban, a napi termelést sikerült ugyan 13 kocsiról 30-ra növelni, az új üzem azonban ennek ellenére is állandóan veszteséges volt. Hogy ennek véget vessenek, naponta legalább 50-60 kocsit kellett volna piacra dobni, ezt a termelékenységet azonban ennél a gyártmánynál sohasem tudták elérni. Sőt mi több, az elkövetkező években a napi termelés 30 kocsi alá esett, és 1935-ben a Ford Motor Company csak heti 10 „Lincoln”-kocsit szállított. Ezeken a kocsikon a szerelési munka jó részét magasan képzett iparosok kézi munkával végezték, mert a futószalag az ilyen magas kategóriába tartozó autóknál nem volt megfelelő.

Henry Ford megszokta, hogy vállalata mesés hasznot hajt. Kezdetben nagy lehetőséget látott a Lelandéktól kicsalt gyárban, később azonban saját kárán volt kénytelen meggyőződni arról, hogy olyan paradicsommadarat fogott, amellyel semmit sem tud kezdeni. A „Lincolnok” túlságosan drágák voltak.

Eközben Lelandék nem hagyták abba erőfeszítéseiket, hogy kikényszerítsék Fordtól szóbeli ígéreteinek további teljesítését. Legelőször azt követelték, hogy az utolsó centig fizesse ki volt cégük hitelezőit. Adósságaik feléről volt szó, mert a másik felét már maguk kifizették abból az összegből, amelyre az árverés folytán tettek szert. Az adósság fennmaradt része 3 500 000 dollárt tett ki. A fiatal Lelandot ebben az ügyben felkereste Ford jogtanácsosa azzal a javaslattal, hogy a vevőket maradéktalanul kielégítik, ha Lelandék írásban kötelezik magukat, hogy nem követelik a részvényesek kártalanítását. A két Leland ezt az indítványt azonnal elutasította, amivel azután az ügy rövid időre elaludt.

Most azonban megszólalt a Lincoln Motor Company volt csődtömeggondnoka, Arthur Turtle szövetségi bíró, és nyilvánosan kijelentette, hogy az említett társaság hitelezőinek a Ford Motor Companyval szemben érvényesített igényei jogszerűek, hogy erről a kötelezettség vállalásról maguktól Ford jogi képviselőitől van tudomása, amiből az következik, hogy Ford köteles a hitelezőket száz százalékosan kielégíteni. Csak ekkor, a Leland-gyár átvételétől számított tizenhárom hónap eltelte után kapta meg minden egyes hitelező Fordtól a csekket az őt megillető összegre.

Ford nem lett volna az aki volt, ha ezt a „bőkezűségét” nem kürtöli világgá a sajtó útján. A „New York Times” Detroitból származó hírt közölt, amely szerint Lelandék hitelezőinek kielégítése Ford jóakaratának és nagylelkűségének bizonyítéka azokkal az emberekkel szemben, akik „hozzájárultak ahhoz, hogy az

automobil-ipar azzá lett, ami ma”.

Lelandék azonban mindent megmozgattak, hogy jóvátegyék a részvényeseiken esett sérelmet is. A hivatkozás Ford jogi képviselőjének ígéreteire eredménytelen volt, leveleikre pedig egyszerűen nem válaszolt. Még arra a nyílt levélre sem reagált, amelyet két folyóirat, a „Saturday Night” és a „Pipp's Weekly” tett közzé. Minden bizonnyal úgy gondolta, hogy azzal a „nagylelkű” gesztussal, amelyet Lelandék hitelezői felé tett, megszabadult további kötelezettségeitől.

A megkárosított gyárosok 1927-ben 2400 részvényes nevében hatmillió dollárt követeltek Fordtól. Ez volt ugyanis a Lincoln Motor Company részvényeinek névértéke. Ford ellentámadással válaszolt. Wilfred Lelandot beperelte, és annak a 2500 dollárnak a visszafizetését követelte, amelyet Leland abban az időben költött el, amikor Fordnál dolgozott. A követelésben ilyen tételek szerepeltek: „Leland hajójának vízre bocsátása − 17 dollár”, „kisebb autójavítások − 2,70 dollár”, „rongyok a garázsba − 2,70 dollár”. Ford és jogászai nem válogattak az eszközökben, csak hogy kihozzák sodrukból ellenfeleiket, hogy mind bonyolultabbá tegyék az ügyet és ezzel is elodázhassák a bírósági ítélethozatalt.

A legnehezebb a tárgyalásra Fordnak szóló idézés kézbesítése volt. A bírósági hivatalnok autójának, aki be akart jutni Fordhoz, kiestek az ajtói. Több mint négy évig nem sikerült Lelandék „jótevőjét” rávenni arra, hogy átvegye az idézést a részvényesek perében. Csak Henry Leland unokájának sikerült végül is egy estélyen, amelyen régi táncokat mutattak be, s ahol az egyik tiszteletbeli védnök éppen Ford volt. A fiatal Leland udvarias mosollyal arcán nyomta Ford kezébe a bírósági idézést:

− Jó estét, Mr. Ford!

− Hát ez mi? − kérdezte Ford meglepetten.

− Ez, bírósági idézés a cégét érintő egyik ügyben!

− Vegye azonnal vissza! Vegye azonnal vissza! − kiáltotta Ford, hogy az egész terem felfigyelt.

Amikor a per hosszas huzavonák után Michigan állam legfelsőbb bírósága elé került, Ford ügyvédje kijelentette, hogy Ford ígérete csak az eredeti részvénytulajdonosokra vonatkozott, mert azok, akik a részvényeket azóta megvásárolták tőlük, a „társadalomra káros tőzsdespekulánsok”, márpedig Ford ilyen embereknek nem hajlandó fizetni. Lelandék azonban minden nehézség nélkül bizonyítani tudták, hogy az a 2400 részvényes, akiket ők képviseltek, egytől egyig eredeti részvényes, és az összes részvénytulajdonosok 80 százalékát teszi ki.

És éppen ez az „első és második részvényszerzők” közötti megkülönböztetés volt az, amely miatt a felperesek a pert elvesztették. Michigan állam legfelső bírósága úgy döntött, hogy Ford szóbeli kötelezettségvállalása jogilag nem hatályos, mert nem terjedt ki egyformán az összes részvényesek jogaira. Henry Leland két fellebbezése is sikertelen maradt. Erre az öreg gyáros feladta a további harcot. A hajthatatlan nyolcvannyolc éves aggastyán egy évre rá befejezte földi

pályafutását.

Ford azonban győzelme ellenére is kényelmetlenül érezte magát, mert a bírósági eljárás befejezése után jogtanácsosai és bértollnokai mindent elkövettek, hogy tisztára mossák a közvélemény előtt. Nyilatkozatot tettek közzé, miszerint Ford csak azt „ígérte, hogy idővel, majd a jövőben gondja lesz egy olyan terv kidolgozására, amelynek köszönhetően mindenki nyerhet valamit".

Más kérdés persze, hogy a Leland-ügyet háttérbe szorította az a roppant vállalkozás, amilyen a Tennessee-folyó vízi energiájának felhasználása és a folyó völgyének hasznosítása volt.

6. FORD, A POLITIKUS ÉS A TVA

Még nem ért vége a „Chicago Tribune" elleni becsületsértési per, amikor Fordot elkapta az az eddig titkolt vágya, hogy jelentős szerepet játsszék az Egyesült Államok politikai életében is. 1918 őszén akcióba lépett annak érdekében, hogy beválasszák a washingtoni szenátusba. Még az is szóba került, hogy a Republikánus Párttal jelölteti magát az Egyesült Államok elnöki székébe. Amikor az újságírók megkérdezték tőle, hogy mi az igazság ezekből a szóbeszédekből, így felelt:

− Ennek a tisztségnek az elfogadását csak akkor vehetem fontolóra, ha felajánlják nekem. Végső soron nincs is nagy különbség egy állam és egy gyár vezetése között.

Szenátori jelöltségét − amelynek híre közvetlenül az első világháború befejezése után terjedt el − Woodrow Wilson elnök is támogatta. Ford ugyanis támogatta Wilson tervét a Népszövetség létrehozásáról, tehát érthető, hogy Wilson szerette volna, ha a közelgő béketárgyalások előtt híve ott ül a szenátusban. Ettől függetlenül is adósa volt a gazdag gyárosnak, mert az ő − mármint Ford − pénzügyi segítségével vált lehetővé újraválasztása az Egyesült Államok elnökévé.

Ford két legközelebbi barátja mindent megtett annak érdekében, hogy lebeszéljék arról a szándékáról, hogy mint politikus akarjon karriert befutni. Thomas Alva Edison egyenesen kinevette a szenátori szék elnyerésére irányuló igyekezetét:

− És ez mire lesz magának jó? Beszédet mondani nem tud, egyetlen szót is nehezen tud kinyögni. Kinek fog tetszeni a hallgató szenátor?

Politikai törekvéseinek helytelenségéről akarta őt meggyőzni jogtanácsosa Alfred Lucking is, aki bárki másnál jobban ismerte főnökét.

− Senki, aki jót akar Fordnak, nem tanácsolhatja neki, hogy politikai tisztséget vállaljon.

Ellenkező véleményen volt Ford két legközelebbi munkatársa: Charles

Sorensen, valamint Ford személyi titkára, Ernest Liebold. Ford az ő rábeszélésükre határozta el magát és jelentette ki végül formális nyilatkozatban is, hogy „az elnök jelöltjeként pályázik a szenátori tisztségre”.

− Parancsot kaptam, hogy jelöltessem magam az egyik szenátusi helyre. Majd meglátjuk, hogy autókon, traktorokon és hajókon kívül mást is tudok-e csinálni.

Nagy hangon juttatta kifejezésre azt a reményét, hogy mindkét párt, mind a repubükánusok, mind pedig a demokraták jelölni fogják. Nyilván nem ébredt tudatára annak, hogy a republikánusok konzervatív szárnya még mindig rossz néven veszi fellépését a háborús nyereségekkel szemben, amelyeket később persze ő maga sem vetett meg. Nem akarták támogatni a demokrata párti elnök gyámoltját, mire Ford mintegy automatikusan megváltoztatta pártállását, mert hiszen a szenátori jelöltséget csak a demokraták ajánlották fel neki.

Ford, a „botcsinálta demokrata” már másnap a republikánus sajtókommentátorok rosszindulatú támadásainak céltáblája volt. Szemére vetették, hogy még azt a fáradtságot sem vette magának, hogy a korábbi választásokon szavazzon. Hiszen − mint írták − még két évvel azelőtt büszkén állította, hogy ugyanazok az okok miatt republikánus, amelyek miatt füle van, mert „már így született”. Egyszer csak ismét őszinteségi roham vett rajta erőt:

− Már elmúltam ötvenkét éves, de egész életemben mindössze hatszor mentem el szavazni − azt is csak azért, mert feleségem kívánta tőlem.

A szenátusi választások során Ford ellenjelöltje a republikánusok egyik „nagyágyúja”, Truman Newberry volt. Newberry, a többszörös milliomos, Michigan állam egyik legrégibb és leggazdagabb családjának sarja, nagyon kulturált ember volt. A politikát tulajdonképpen hivatásként űzte, és Theodor Roosevelt elnöksége alatt ő kapott megbízást a Hadügyminisztérium vezetésére. Ford és Newberry egymástól egészen eltérő embertípus volt, és így nem is szimpatizálhattak egymással. Newberry már régen a helybeli „magasabb társasági körökben” forgott, mielőtt még megszületett volna a Ford Motor Company. Már abban az időben Michigan állam nyolcvan milliomosának kasztjába tartozott, mielőtt Ford megtette volna az első próbautat „quadricycle”-jével.

Newberry, aki számos bánya és faipari vállalat tulajdonosa volt, bizonyos mértékig konkurrált is Forddal, mert a Packard Motor Company sok részvényét tartotta tárcájában. Azokban a „nagyvilági” körökben, ahol Newberry forgott, antikapitalista eretnekségnek és képmutatásnak tartották Ford ötdolláros napibérét, „békehajóját”, támadásnak tekintették a háborús nyereségek ellen. Ami viszont Fordot illeti, mindazokat, akik millióikhoz örökséggel jutottak hozzá, spekulánsoknak és ingyenélőknek tartotta. Newberry személy szerint sem „bírta” Fordot. Uborkafára felkapaszkodott parvenünek, unintelligensnek és bizalomra érdemtelen embernek tartotta.

Sem Ford, sem Newberry nem vett részt közvetlenül a választási hadjáratban. Newberry hivatásos tengerésztiszti minőségében a New York-i kikötő és a brooklyni tengerészeti fegyvertár parancsnoka volt. Ford kizárólag

sajtónyilatkozatokra szorítkozott, s az egyikben megemlítette, hogy 1884-ben, huszonegyedik életévének betöltése után, atyjának tanácsára az elnökválasztás során Garfieldre adta szavazatát. A republikánus sajtóban azonnal megjelent a válasz, hogy Garfield három évvel azelőtt merénylet áldozata lett, úgyhogy Ford vagy halottra szavazott akkor, vagy pedig − egyszerűen hazudott most.

Newberry hívei egyáltalában nem válogattak az eszközökben, csak hogy kompromittálják Fordot. Újból szemére vetették, hogy fiát, Edselt felmentette a katonai szolgálat alól, és gúnyosan feszegették, vajon Ford alkalmas-e arra, hogy a szenátusban üljön. Elég talán, ha néhány kommentárt idézünk a republikánus sajtóból:

„Ha Fordot szenátorrá választják, két hely üresedik meg − az egyik a szenátusban, a másik pedig − az automobil iparban”.

„Politikai képességeit Ford eddig véka alá rejtette.”

„Ford a szenátorjelöltek számára megállapított feltételek közül csak kettőnek felel meg: az Egyesült Államokban született és már elmúlt 35 éves.”

Bár paradoxonnak hangzik, a konzervatív sajtó még azt is szemére vetette gyárosunknak, hogy az ötdolláros napibér leple alatt kizsákmányolja a munkásokat, továbbá, hogy kérlelhetetlen a szakszervezetekkel szemben. Még azt is felfedezték, hogy a háború idején munkabérjegyzékein olyan személyek nevei is szerepeltek, akik Németország hívei voltak, vagy legalábbis szimpatizáltak a németekkel.

Ezzel szemben Ford maga mögött tudta az AFL-t, vagyis az Amerikai Munkásszövetséget, azt a konzervatív szakszervezetet, amely kiváló kapcsolatokat tartott fenn az összes munkaadókkal, különösen azonban a Ford Motor Company-val. Ennek a szakszervezetnek a „boncai” Fordot védelmezve arról világosították fel a nagyközönséget, hogy a Newberry vezetése alatt álló Michigan Car Company üzemeiben lengyel bevándorlókat napi 90 centért dolgoztatnak. Fordot támogatták azok a nagyiparosok is, akiknek érdekei az ő érdekeivel közösek voltak.

Az a tény, hogy a jelöltek kígyót-békát kiáltanak egymásra − ami egyébként az amerikai politikai életre nagyon jellemző −, a szenátusi választások szempontjából inkább közvetett és másodlagos jelentőségű. Döntően fontosak viszont a választási hadjáratra fordított költségek. Ezektől az összegektől függ a reklám és propaganda nagysága és hatóereje, valamint a jelölt személyi részvétele is. Ford megbukott a politikusok vizsgáján: egyáltalában nem volt bőkezű a Demokrata Párttal szemben és személyes fellépésével sem tudott magának választókat szerezni. Végül is Newberry győzött, aki kétszer annyi szavazatot kapott, mint Ford.

A kudarcot vallott „szenátor” vereségét egyrészt a Wall Street-i pénzemberek intrikáinak, másrészt pedig a „befolyásos zsidó bandának” a számlájára írta.

Csalódottsága annál is nagyobb volt, mert legközelebbi munkatársai a legutolsó pillanatokig arról biztosították, hogy győzelméhez kétség sem férhet. De még ez sem elég: hívei még arról is meggyőzték, hogy a szenátori széket legközelebbi lépésként a Fehér Ház követi.

Abban a meggyőződésében, hogy versenytársa a választáson csak csalással kerekedett fölébe, mintegy száz magánnyomozót állított munkába, hogy a csalásról kellő számú bizonyítékot szerezzenek. Arról, hogy milyen módszerekkel folyt és milyen eredménnyel zárult ez az akció, az egyik közvetlen résztvevő a következőképpen számolt be:

− Bemásztunk a szállodai ágyak alá, hogy kihallgassuk, mit beszélnek az emberek. Magánlakásokba lopakodtunk be albérlői minőségben. Üzletszerzőknek, pénzbeszedőknek és házalóknak adtuk ki magunkat. Rábeszéltük a postai tisztviselőnőket, hogy árulják el nekünk a levelek és a táviratok tartalmát. Mindezt hiába.

Bár Newberryt nem sikerült csaláson rajtakapni, Ford kikényszerítette, hogy Newberryt bíróság elé állítsák. Az ellene emelt vád az volt, hogy túllépte azt a költségkeretet, amelyet a szenátorjelölteknek a választási hadjáratra engedélyeztek. A múltban ezzel senki sem törődött. Minthogy azonban az ügy a bíróság elé került, Newberryt elítélték. Azonnal fellebbezett az Egyesült Államok Legfelsőbb Bíróságához, ahol ugyan megállapították a kihágást, de Newberryt sem vétkesnek nem mondták ki, sem meg nem büntették.

A semmiről lemodani nem tudó Ford ez után magában a szenátusban kezdett új támadásba, ahol − eskü alatt tett önkéntes nyilatkozat formájában − kijelentette, hogy bűnös machinációkkal fosztották meg helyétől a Kongresszus felsőházában. A hangsúlyt ezzel kapcsolatban a szenátus méltóságának fenntartására és annak bizonyítására helyezte, hogy a szenátori helyet nem annak kell megkapnia, „aki legtöbbet ad”. A győztes azonban itt is Newberry lett.

Newberry a szenátorságról maga mondott le akkor, amikor a felsőházban a demokraták kapták meg a többséget. Tudta ugyanis, hogy Ford most már nagyobb befolyással rendelkezik, Michigan állam kormányzójához intézett levelében lemondását azzal indokolta, hogy elege van az életét megkeserítő állandó politikai hajszából. Amikor azután visszatért Detroitba, a társasági életben küzdött Ford ellen, felesége pedig félreérthetetlenül visszautasított minden meghívást oda, ahol találkozhatott volna „ezzel az utálatos emberrel”.

A kormányzó Newberry helyére Ford volt üzlettársát, James Couzens-t nevezte ki. Ez pedig a sors bosszúja volt, mert Couzens mint szenátor sokkal több gondot és bosszúságot okozott Fordnak, mint Newberry bármikor is tehette volna.

Ford eközben még magasabbra tört − az Egyesült Államok elnöki székére.

1923 augusztusában a „Collier's” című folyóiratban Ford aláírásával cikk jelent meg: „Ha én lennék az Egyesült Államok elnöke” címmel. Ford

legbefolyásosabb bizalmi emberei − Sorensen és Liebold − tovább táplálták kenyéradó gazdájuk nagyratörő vágyait, pedig jól ismerték hibáit.

Amikor 1923 végén Kansas állam farmerei felkérték az olcsó autók istenített gyárosát, hogy mondjon beszédet gyűlésükön, Liebold Ford nevében udvarias, azonban egészen határozott hangú levélben utasította vissza kérésüket.

„A nyilvános beszéd nem az én kenyerem.”

Az, hogy Sorensen és Liebold hogyan képzelték el Fordot az elnöki székben, amely képzettséget és műveltséget kívánt, titok maradt. Ford ugyanis nem rejtette véka alá tudatlanságát. Éppen ellenkezőleg, visszaemlékezéseiben a következőket fejtette ki:

„A fejlődést fékező igazi okok egyike az, hogy az emberek fejét teletömjük a múlt egész tudományával. . . Az önmagáért való ismeretgyűjtés az ember leghaszontalanabb erőfeszítése lehet... A betűk királysága idegen maradhat számára, s mégis tudós lehet.”

Sokan voltak Ford jó ismerősei között, akik megpróbálták Ford kedvét elvenni az elnökségtől. Couzens azon a véleményen volt, hogyha Fordot megválasztanák elnöknek, életének legnagyobb megaláztatása várna reá, a sajtó minden módon igyekezett őt nevetségessé tenni. „Ha Ford győzne a választásokon − jósolta a „Collier's Magazine” − kormánya tagjainak garázsokban kell majd hajszolniuk őt.” Az egyik nagy napilap főszerkesztője vezércikkében így írt: „Ha Ford alkalmas az Egyesült Államok elnökének posztjára, akkor nyugodtan szerkesztőségi küldöncünkre bízhatjuk a Ford-művek vezetését.”

A Demokrata Párt jelöltjeként fellépő Ford ellen indított sajtókampányban, mind gyakrabban hallatszottak nyugtalankodó hangok is. A komolyabb közírók azzal óvták a nagyközönséget Fordtól, hogy „kiszámíthatatlan” ember. Artúr Vandenberg, az ismert újságíró, véleményét Fordról így foglalta össze:

„Ford passzíváinak számláján több homályos és teljesen értelmetlen sajtónyilatkozat van a közügyekről, több gyanús aforizma és idézet, több olyan ostoba megnyilatkozás, amely az amerikai történet és események nem ismeretét bizonyítja, több politikai értelmetlenség és veszélyes propagandaszólam, mint az Egyesült Államok bármilyen ismert és kijelentéseiért, valamint cselekedeteiért felelős polgárának számláján . . .”

Bármit is mondjunk Fordról, a tizenötmillió „T” modell roppant mértékben hozzájárult az Egyesült Államok közlekedési és kommunikációs problémáinak megoldásához. Sőt mi több, Ford volt az első, aki felvillantotta az amerikai polgárok milliói előtt a fogyasztási társadalom általános jólétének vízióját.

Fordnak állítólagos „értelmetlen” sajtónyilatkozatai, „ostoba” megnyilatkozásai és elvei ugyanakkor a farmereknek, a pacifistáknak, a szesztilalom híveinek, az antiszemitáknak, az izolacionistáknak millióit nyerték meg, egyszóval mindazokat az embereket, akiknek tudatáig nem jutottak el a kiválóbb

publicisták vezércikkeinek mélyebb gondolatai, érvei és állásfoglalásai. Hiszen ezek az embermilliók még csak nem is sejtették, hogy az „ötdolláros napibér” mögött a munkások embertelen kizsákmányolása és Ford óriási nyereségei húzódnak meg. Ezek az emberek az ötdolláros napibérben csak a kiváló gyáros és közéleti ember bőkezűségének tanújelét látták. A farmeri és kispolgári otthonokban lelkesedéssel ismételgették a hangzatos jelszavakat a háború és a háborús nyereségek ellen, és még álmukban sem jutott eszükbe, hogy Ford is roppant milliókat keresett a háborún. Kitartó harcát Newberry ellen ezek az emberek általában a politikai korrupció elleni küzdelemnek tekintették, bár itt csupán személyes leszámolásról volt szó. Újságírói körökben végül elterjedt, hogy Ford antiszemitizmusa megszerzi számára a választásoknál a hírhedt Ku Klux Klán tagjainak és e szervezet híveinek szavazatait a déli államokban és az Egyesült Államok más vidékein is.

Felelevenítették Ford hangzatos jelszavait, amelyeket a sajtó 1916-ban kürtölt világgá, amikor Wilson elnök újraválasztását támogatta. Akkoriban nyolcórás munkanapot követelt a vasutasok részére, továbbá: az üzemi balesetet szenvedett munkások kártalanítását, a jövedelmi és az örökösödési adó felemelését és végül a vasúttársaságok államosítását. Nézetei a pénz szerepéről, a Wall Street és a zsidók machinációiról elkápráztatták a farmereket és a kisüzemek tulajdonosait.

Ellenfeleit 1923 júniusában egészen komolyan nyugtalanítani kezdte növekvő népszerűsége. Az a közvéleménykutatás, amelyet 260 000 választó bevonásával folytattak le, azt mutatta, hogy a választópolgárok több mint harmadrésze hajlandó szavazatát arra az emberre adni, aki boldoggá akarja tenni a munkásokat. Nevét kétannyiszor említették meg, mint Hardingét, a hivatalban levő elnökét. Hearst, az újságmágnás azt jósolta, hogy Ford az 1924. évi választásokon abszolút többséget kap. Arról is beszéltek, hogy kilép a Demokrata Pártból és független jelöltként lép fel.

És akkor, amikor a republikánusoknál a legnagyobb zűrzavar uralkodott, a Fehér Házból váratlan hír röppent világgá: augusztus 2-án hirtelen meghalt Warren Harding elnök. A hivatalos közlemény szerint a „halál oka az agyban végbement változások folytán bekövetkezett szélhűdés volt”. A republikánusok szempontjából ez minden bizonnyal kedvező eseményt jelentett, mert már nagy szükségük volt egy ugyanolyan engedelmes, de kevésbé kompromittált elnökre, mint amilyen Harding volt.

A gondviselés tehát gondoskodott arról, hogy a Republikánus Párt kikerüljön nehéz helyzetéből. Washingtonban azt suttogták, hogy Harding nem halt meg természetes halállal. Akárhogy is volt, törvényes utóda, Calvin Coolidge alelnök majdnem eszményien megfelelt a kívánalmaknak: hallgatag, szerény, vallásos ember volt, aki ugyanakkor tisztelettel és a jól fizető állásért köszönettel tartozó funkcionárius engedelmességével teljesítette a Wall Street urainak parancsait.

Ezen túlmenően − Hardinggal ellentétben − éles eszű és jó politikai érzékkel rendelkező, jó emberismerő is volt, és bánni is tudott az emberekkel.

Éppen Coolidge volt az, aki a helyzet józan megítélésével és sokoldalú ismereteivel döntően hozzájárult a Republikánus Párt választási győzelméhez, amivel előre biztosította saját elnökségét a következő négyéves időszakra is. Coolidge ugyanis kipuhatolta, hogy legveszélyesebb ellenfele, Henry Ford készségesen lemond az Egyesült Államok elnökjelöltségéről, ha ennek fejében megkapja a Tennessee-folyó völgyét.

A Tennessee-folyó a Great Smokies-hegység festői vidékén ered, majd délnyugat felé, Alabama állam irányában folyik, ahol északra kanyarodik és beleömlik az Ohio-folyóba. Alabama észak-nyugati részét sekély és sziklás folyómederben, amelynek két partja Muscle Shoals név alatt ismeretes, forgatagos, vad áramlással szeli át. A kongresszus határozata alapján éppen itt építették fel az első vízi erőművet, valamint a hadicélokat szolgáló nitrogénvegyületeket gyártó üzemeket. Az első világháború utolsó időszakában több magánvállalat minden eszközt felhasználva versengett mind magának a völgynek, mind pedig az ott dolgozó üzemeknek a megszerzéséért. E törekvések, fondorlatok és intrikák hajótörést szenvedtek azonban a Köztársasági Párt egyik prominensének, a progresszív gondolkodású George Norrisnak, valamint néhány, állami szolgálatban álló mérnöknek az ellenállásán. Norris az utóbbiak támogatásával nagy állami energetikai központot akart itt alapítani és állami kezelésben akarta hasznosítani a Tennessee-folyó völgyét.

Ford figyelmét az energetika jövőjére annak idején Thomas Alva Edison hívta fel. Gyárosunk azóta semmire nem vágyott jobban ennél a ragyogó perspektívákkal kecsegtető völgynél. Az a hír járta, hogy a republikánus szövetségi hatóságok ezt az energetikai „rezervátumot” árverésre bocsátják, így elérhető áron lesz megvásárolható. Fordot nagyon izgatta a nitrogénvegyületeket előállító gyárüzem is, mert az kiegészítette volna akkoriban már hatalmas méretű konszernjét. Abban az időben ugyanis már mezőgazdasági gépek gyártásával is foglalkozott és − a szovjetkolhozok mintájára − a gépesített mezőgazdasági szövetkezeteket propagálta. A háború után leállított Muscle Shoals-i gyár roppant mennyiségű műtrágyát állíthatott volna elő, ami kiválóan egészíthette volna ki Ford traktorgyártását.

Erre irányuló erőfeszítései során nem riadt vissza a legszemérmetlenebb eszközöktől sem. A nitrogénvegyületeket előállító gyárért ötmillió dollárt ajánlott fel, bár csak a gyár berendezése a szövetségi kormányzatnak 16 milliójába került. Továbbá azt kívánta, hogy ezen felül adják neki száz évre bérbe a még el nem készült völgyzáró gátat is azzal, hogy a bérletet jogában áll további száz évre megújítani. Feltételei közé tartozott, hogy legyen teljesen független a szövetségi hatóságoktól, és a kormány saját költségén fejezze be a vízi lépcső építését, ami

még további 50 millió dollárt nyelt volna el. A völgyzáró gát használati jogáért évi 50 000 dollár bérösszeget ajánlott fel, azzal a feltétellel, hogy a bérleti díjat fel kell halmozni és száz év tartama alatt kamatos kamattal kell kamatoztatni. Úgy számolt, hogy 4 százalékos kamatlábnál száz év elmúltával mindez 50 millió dollárt tenne ki, vagyis fedezné a völgyzáró gát befejezésének költségeit.

Gondoljuk meg, hogy ezt a javaslatot az az ember tette, aki 1916-ban Woodrow Wilson újraválasztási kampányában azt a hangzatos jelszót találta ki, hogy a közhasznú vállalkozásokat társadalmi tulajdonba kell venni és a vasúttársaságokat államosítani kell. A Muscle Shoals sorsának kérdésével foglalkozó kongresszusi honvédelmi bizottság tagjai nem akartak hinni saját szemüknek. A bizottság tagjai fel voltak háborodva, de csak hatan vállalkoztak közülük nyilatkozat kiadására, amelyből elég, ha egyetlen mondatot idézünk:

„Ford ajánlata kétségkívül kivételesen szellemes, ha nem egyenesen egyedülálló ötlet arra, hogyan törleszthető egy 50 millió dolláros adósság 4 674 000 dollárral, tehát viszonylag jelentéktelen összeggel."

Bár Ford meggyőződhetett róla, hogy nem csak ő tud számolni, ennek ellenére sem adta föl a harcot. Liebold új ötlettel jött, hogyan lehetne úgy intézni a dolgokat, hogy a drága völgyelzáró gátért ne kelljen készpénzzel fizetni. Azt javasolta, hogy a szövetségi kormány hozzon forgalomba speciális kötvényeket. Ezeket a kötvényeket a Pénzügyminisztérium „biztosította" volna a mezőgazdasági termelés fölöslegeiből és más energetikai vállalkozások eredményeiből. És ami még ennél is érdekesebb, ennek az új koncepciónak tulajdonképpeni szerzője nem Liebold volt, hanem Edison, a nagy feltaláló. Ford annak érdekében, hogy új koncepciójának híre elterjedjen, megvádolta a műtrágyatrösztöt, és a finánctőkét, hogy összeesküdtek ellene, és nagy eszméje − a Tennessee-folyó völgyének „tejjel és mézzel" folyó Kánaánná való átalakítása ellen. Ugyanekkor nagy izgalmat váltott ki az ország farmereinek körében egy hír, amely szerint, ha Ford megszerzi a Muscle Shoals tulajdonát, minden megvásárolt „T" kocsi mellé ingyen és bérmentve egy tonna műtrágyát szállít! Ezzel kapcsolatban William Mayo, a Ford Motor Company főmérnöke arról biztosította a szenátus mezőgazdasági bizottságának tagjait, hogy Fordnak sikerült a műtrágyagyártás technológiáját olyannyira tökéletesítenie, hogy a műtrágya ára felére fog esni. Ez azonban Ford hadjáratának még csak kezdete volt.

Az akció tulajdonképpen akkor bontakozott ki, amikor a „New York Times"-ban terjedelmes cikk jelent meg arról, miszerint Ford meg akarja tanítani a Tennessee-folyó völgyében megtelepedő összes farmereket arra, hogyan állíthatják szolgálatukba és hogyan használhatják fel mezőgazdasági célokra a földjeiket keresztülszelő folyó energiáját. Ily módon − Ford kezdeményezésére − az egész amerikai nemzet kiapadhatatlan készletekre tenne szert a „fehér szénből". A Ford Motor Company varázslója egyidejűleg azt az ígéretet tette, hogy később saját erőművét az általa létesítendő energetikai hálózattal egyetemben mint „nonprofit enterprise"-t − vagyis mint nem nyereségre dolgozó

vállalkozást, átengedi a nemzetnek.

A boldogság idillikus országának ezek a szemkápráztató, de csalóka perspektívái nemcsak a hiszékeny embereket nyerték meg, hanem sokkal komolyabb intézményeket is, így a képviselőházat, a szenátus honvédelmi bizottságát és az Amerikai Munkásszövetséget (AFL). Ellenkező véleményen volt Norris szenátor, aki a Tennessee-völgy állami tulajdonba vétele mellett kardoskodva a szenátusban kijelentette:

− Ford alapkoncepciója, az összes abból következő helyes és helytelen javaslatokkal egyetemben a legkülönösebb ingatlanspekuláció azóta, hogy Ádám és Éva elvesztette jogcímét a paradicsom haszonélvezetére.

Ford javaslata ellen foglalt állást Michigan állam három képviselője is. Artur Vanderberg Ford bonyolult elgondolását kegyetlenül ízeire boncolta a sajtóban. Pipp, az a detroiti újságíró, aki korábban Ford híve volt, „Muscle Shoals − az Egyesült Államok legnagyobb panamája" cím alatt terjedelmes cikket jelentetett meg, amelyben az alábbiakat olvashatjuk:

„Annak a szerződésnek, amelyet valaki Henry Forddal köt, magas és vastag betonfalhoz kell hasonlítania, hogy Ford azt ne ugorhassa át, ne mászhasson át alatta, de ne is törhesse át."

És végül az ellenzők seregében ott volt Couzens is. Éppen Couzens, Newberry utóda protestált a legerősebben az ellen, hogy bármilyen közvagyon magánkezekbe kerüljön, tehát Ford ajánlata ellen is. A döntő csapást Fordra azonban mégis George Norris mérte. Mindenekelőtt arra hívta fel a szenátus figyelmét, hogy Ford egyáltalában nem kötelezi magát sem olcsóbb villamos áram, sem pedig olcsóbb műtrágyák szállítására. Ha elfogadnák ajánlatát, az árakat úgy állapíthatná meg, ahogyan az neki tetszik. Megtehetné viszont azt is, hogy csak saját szükségleteire állítana energiát elő, sőt az egész létesítményt annak megszerzése után 200 millió dollárért el is adhatná a Wall Street-i pénzembereknek.

Norris nagy erőfeszítéseket tett annak érdekében is, hogy kiszámítsa a Tennessee-völgy száz évre előrevetített értékét annak feltételezése mellett, hogy a völgyet mind ipari, mind mezőgazdasági szempontból hasznosítják. Arra a megállapításra jutott, hogy Ford örökösei 14,5 milliárd dollár értékű objektum tulajdonosai lennének. A szenátus közelebbről nem vizsgálta ugyan meg Norris számításait, a szenátorok azonban elszörnyedtek annak hallatán, hogy egyetlen ember így meggazdagodhatnék az egész nemzet rovására.

Amikor a Tennessee-völgyről folyó vita forrpontra jutott, a Fehé Ház hallgatag ura, Calvin Coolidge elnök váratlanul meghívta Fordot Washingtonba. 1923 decemberében négyszemközt találkoztak. Néhány nappal ezután Coolidge a Kongresszushoz intézett üzenetében már azt javasolta, hogy a Tennessee-folyó vidékén elterülő objektumokat adják át magánvállalatoknak. Senki sem kételkedett abban, hogy ez az elnöki üzenet a Coolidge és Ford között létrejött megállapodás eredménye volt.

Ford a Collidge elnökkel kötött bizalmas megállapodás ellenére sietve nyilatkozatot tett közzé, hogy „az ország a jelenlegi elnök kormányzása alatt teljes biztonságban érezheti magát”. Ezzel egyidejűleg − úgyszintén a nagy nyilvánosság előtt − lemondott aspirációiról az elnöki székre: „Sohasem jutott eszembe, hogy Calvin Coolidge-zsal szemben elnökké választassam magam.”

Még a Fehér Ház beavatkozása sem segített azonban, mert Ford a Tennessee-völgyet sohasem tudta hatalmába keríteni. Ezt a hajthatatlan és megvesztegethetetlen Norris szenátor gátolta meg, aki nemcsak Collidge kormányzása alatt zárta el az utat Ford előtt, hanem utódjának − Herbert Hoovernak elnöksége alatt is. Csak tíz év elmúltával, Franklin Delano Roosevelt beiktatását követően határozott a kongresszus arról, hogy fel kell állítani a Tennessee Valley Authorityt (TVA), vagyis a Tennessee-völgy vízügyi, energetikai és mezőgazdasági igazgatóságát.

7. A PUBLICISTA

Dearborn falucskát, ahol a Ford Motor Company üzemei kinőttek a földből és olyan ütemben növekedtek, hogy már a River Rouge partját is elérték, 1927-ben városi rangra emelték. Dearborn lakosai sajtóorgánumukat, a „Dearborn Independent”-et, Ford bőkezűségének köszönhették. Ez a lap Ford saját magánhetilapja volt, és egyúttal szócsöve az egész ország felé. Dearborn ura, miután a Mt. Clemens-i bíróság előtt nyilvánosan kompromittálták, minden bizonnyal nagyobb szükségét érezte annak, hogy az egész világnak emlékezetébe vésse társadalmi küldetését. Az „Independent” szerkesztői hetilapjukban az egyik oldalt Fordnak tartották fenn („Mr. Ford's Own Page”). Ezt az egész oldalt persze nem saját írásaival töltötte meg Ford, de az itt megjelent cikkek hűen tolmácsolták nézeteit és sajátos életfilozófiáját.

Ezeknek a gyenge művecskéknek tényleges szerzője szerkesztőtársaival együtt, más újságírók előtt ismeretlen feltételek között dolgozott. Érkezéskor és eltávozáskor mindegyiküknek bélyegezni kellett, mert a szerkesztőség a traktorgyár közelében, a Ford-művek területén volt elhelyezve, és Ford azokat az újságírókat, akik szimpatikusak voltak neki, „jó mechanikusoknak” nevezte. A főszerkesztőt arról akarta meggyőzni, hogy a lap összeállításánál a futószalagos szerelés módszereit kell alkalmaznia: az egyik újságíró szállítsa a tényanyagot, a másik „adagolja” hozzá a humort, a harmadik egészítse ki az egészet a szerkesztőség kommentárjával és így tovább. A főszerkesztő nem tehetett mást, mint hogy a legnagyobb tisztelet hangján igyekezett a kiváló ésszerűsítőt meggyőzni, hogy a munkafolyamatot az újságcikkek írásánál nem lehet úgy felbontani, mint az autók szerelésénél.

Közismert tény, hogy újságot szerkeszteni könnyebb, mint újságolvasókat találni. Ford ezt a problémát is a maga módján oldotta meg. A „T” kocsik számtalan elárusítóhelyét használta fel erre a célra. Az eladók megértették, hogy Ford hetilapjának őket elárasztó tömegét, kereskedelmi többletköltségnek kell tekinteniük, árát kifizették, s a hetilapot ingyen küldték el mindazoknak, akiknek címét csak ismerték. Ilyen körülmények között a szerkesztőség nemsokára azzal dicsekedhetett, hogy az „Independent”-nek 700000 előfizetője van.

A nyolc tagból álló szerkesztőséget olyan jó képességű újságírók alkották, akik magas színvonalú hetilapot is tudtak volna készíteni. A már említett főszerkesztő, akit egyébként E. G. Pippnak hívtak, tizenkét évet töltött ugyanebben a munkakörben a „Detroit News” kötelékében. Igen jóképességű, éles eszű újságíró volt, aki hitt Ford szabadelvűségében, és ezért lépett át az „Independent” kötelékébe. (Később, amikor már átlátott főnökén, minden alkalmat megragadott, hogy megtámadja.)

Pipp helyettesének, William Cameronnak az volt a feladata, hogy olyan cikkeket írjon, amelyek népszerűsítik Ford gondolatainak „gyöngyszemeit”. Ő is több évig dolgozott a „Detroit News”-nál, ahol „két lábon járó lexikonnak” nevezték. Mint volt szabadelvű lelkész, a moralisták nyelvén beszélt és írt, s a legcsekélyebb kétségei sem voltak Ford szándékainak tisztaságáról.

Az „Independent” éppen Cameron cikkeinek köszönhetően − amelyeket általában Ford szellemi termékeinek tekintettek − volt tele ellentmondásokkal. Hasábjain a világ egyik leggazdagabb embere lépett a bérmunkások védelmezőjének szerepében a nagy nyilvánosság elé. A XX. század Midásza üzent hadat a nagytőkének. Az „Independent” olvasóit a kezdet kezdetén „motívumainak abszolút tisztaságáról és a független véleménynyilvánításról” biztosította. Ford sajtói orgánuma a napilapok többségét a reakció eszközeinek bélyegezte, saját magát viszont „a részrehajlatlan igazság krónikásának” nevezte és a rossz szokások megjavítására vállalkozott.

A lap hasábjait elárasztották a vádak és a templomi szentbeszédek magasztos stílusában előadott erkölcsi tanítások. A támadások össztüzébe elsőnek a nemi szabadosság és az alkoholizmus került. Párizst és Londont a „bűn és a kicsapongás fészkeinek” nevezték. Az erkölcsprédikációk rosszmájú kirohanásai általában a nők ellen irányultak, megvádolva őket azzal, hogy „hajlamosak testük lemeztelenítésére”.

Mindezek a szózatok főképpen a farmereknek szóltak, akiknek az „Independent” azt tanácsolta, hogy minél gyakrabban járjanak templomba, a falusi ifjúságot neveljék engedelmességre, és tartsák távol a fiatalokat az istentelen városoktól. Ford olvasóinak kétharmada a falusiak és kisvárosi polgárok közül került ki, akik erkölcsprédikációit lelkük egyszerűségében a legnagyobb tisztelettel fogadták. Ezekben az olvasókban termékeny talajra találtak Ford közgazdasági elméletei is, melyekben a Wall Street termékének nevezett aranystandard ellen lépett fel, és alapvető pénzügyi reformot követelt.

A pénzügyi és gazdasági témájú cikkek gazdasági reformokra, a vasutak, valamint a postai és távíróhálózat államosítására irányuló követelésekkel voltak teletűzdelve, sőt még az a követelés is elhangzott, hogy a szövetségi kormányzat folyamatosan finanszírozzon közmunkákat, mert „ez az első lépés az emberek munkához való jogának biztosítása” felé. Voltak olyan esetek is, amikor Ford sajtóorgánuma a szakszervezetekével azonos nyelven beszélt, sőt mi több, amikor 1919-ben sztrájkra került sor az acéliparban, 1922-ben pedig a bányászatban, a munkások oldalára állt. Az „Independent” a munkások sérelmein siránkozva pénzkultusszal és azzal vádolta meg a munkaadókat, hogy a munkások rovására gazdagodnak meg. Ford önéletrajzában így ír erről:

„A gyári nyereségek egyedül akkor tekinthetők igazoltaknak, ha azokat a munkáscsaládok tisztességes életének biztosítására és új munkalehetőségek teremtésére használják fel.”

Amikor Ford − Cameron jó tolla segítségével − a „pénz kultusza” ellen hadakozott, támadásainak kereszttüzébe a mindenható finánctőke szimbólumát, a Wall Street-et, különösen pedig a Wall Streeten uralkodó zsidóságot állította.

Cameron és szerkesztőtársai még az amerikai nemzetnek és az Egyesült Államok kormányának a fejére is villámokat szórtak azért, mert tűri a zsidók felforgató tevékenységét. Az „Independent” hasábjain újra meg újra követelték, hogy induljon általános támadása a zsidó maffia ellen az Egyesült Államokban. A sors iróniája volt, hogy az első támadás éppen magát Fordot érte.

Aaron Sapiro, detroiti zsidó ügyvéd 1927 márciusában becsületsértésért beperelte Henry Fordot. Mint a mezőgazdasági termékek piacán közösen fellépő farmertársulások szervezője Sapiro megszerezte ugyan ügyfeleinek bizalmát, ennek ellenére sem tudta azonban elkerülni, hogy az „Independent” ne vádolja meg őt azzal, hogy „feji a farmereket”. Sapiro keresetében egymillió dollár kártérítést követelt.

A bírósági tárgyalás megnyitása egy vonatkozásban emlékeztetett a Mt. Clemens-i perre, nevezetesen abban, hogy Fordot hét ügyvéd képviselte. Hogy a védelem fényesebb legyen, Missouri állam szenátora is helyet foglalt közöttük, Sapiro viszont meglepetést okozott ellenfeleinek, amennyiben nem New York-i zsidó ügyvédet választott jogi képviselőjének, hanem az ír származású és hivő katolikus William Gallaghert, a detroiti ügyvédi kar egyik általános tiszteletnek örvendő tagját.

A bírósági tárgyaláson az egész felelősséget Cameron, a „Mr. Ford részére fenntartott oldal” szerzője vállalta magára. Eskü alatt vallotta, hogy Fordnak semmi köze sem volt a Sapiro vagy más zsidó ellen intézett támadáshoz. Azt állította, hogy egyedül és kizárólag ő − Cameron − döntött a hetilap politikai vonalvezetéséről és tartalmáról. Feláldozta magát, hogy „főnökét” a vád körén kívül tartsa.

Cameron vallomása egészen sajátos keveréke volt az igazságnak a hazugsággal és a valóság elhallgatásával. Ford kétségtelenül nem adott neki utasításokat. Ezt személyi titkára, Liebolt tette, aki természetesen tudta, hogy a „boss” minden cselekedetét jóváhagyja. A másik oldalon − ez alatt a hét év alatt, amelyet Cameron Ford szolgálatában töltött, valóban lehetséges, hogy nem beszélte meg Forddal részleteiben az egyes cikkek tartalmát, sem azt, hogy mire helyezze politikailag a hangsúlyt. Azt viszont nehéz elhinni, hogy sohasem beszélgetett volna Forddal a zsidókérdésről.

Ezek és más kétséges tények azzal a következménnyel jártak, hogy Sapiro ügyvédje Ford kihallgatását indítványozta. Viszont éppen ez volt az, amit Ford jogi képviselői mindenképpen el akartak kerülni, mert még nem felejtették el ügyfelük szerencsétlen „produkcióját” a Mt. Clemens-i perben. A legjobbnak azt a taktikát tartották, hogy áldozati bárányként Cameront hagyják a vágóhídra vinni, így azután elkezdődött a huzavona, amelyben az egyik fél azt kívánta, hogy Ford jelenjék meg a bíróság előtt, a másik pedig nem akart ebbe beleegyezni.

A bírósági vallomástétel ellen kézzel-lábbal védekezett Liebold is. A bírósági tisztviselőnek napokig kellett hajszolnia, amíg kezébe tudta nyomni a bírósági idézést. Ez persze csak gyerekjáték volt azokhoz a nehézségekhez képest, amelyeket Ford megtalálása és a neki szóló idézés kézbesítése jelentett. Ez a „mutatvány” egy fiatal jogásznak sikerült, aki riporternek adva ki magát, bejutott Ford magánrepülőterének ünnepélyes megnyitására. Amikor a jeles gyáros megérkezett nyitott „Lincoln”-kocsijában, az álriporternek sikerült Ford ölébe dobni a bírósági idézést, és egyúttal elmondani a bűvös formulát:

− Kézbesítem önnek az Egyesült Államok körzeti bíróságának idézését a Sapiro contra Ford-perben!

Ford ügyvédei másnap kijelentették a bíróságon, hogy az idézés nem került Ford kezébe, hanem az autó padlójára esett. Amikor azonban Sapiro ügyvédje azzal az indítványnyal állott elő, hogy a bíróság vonja felelősségre a tanút a bírósággal szemben tanúsított tiszteletlenség miatt, Ford védői azonnal kijelentették, hogy gondoskodnak védencük megjelenéséről a bíróság előtt.

Ford azonban a határidő előtti napon rejtélyes autóbalesetet szenvedett. Amikor a Ford Motor Company igazgatóságának elnöke este az üzembe tartott, valamilyen „automobil, amely a kapubejárat alatt lesben állt”, neki akart menni Ford kocsijának. Ford kocsivezetője, hogy az összeütközést kikerülje, hirtelen rántott egyet a kormányon, művelete azonban csak részben sikerült, mert Ford kocsija a falba ütközött, és a gyárost magánkórházába kellett szállítani. Az egészségi állapotáról naponta kiadott orvosi közlemények mindenről beszéltek − a „hátizom meghúzódásától” egészen az „agyrázkódásig”.

A tolakodó újságírók azonban megvizsgálták a baleset színhelyét is. Ha a baleset valóban a nagyobb forgalmú órákban történik, az emberek minden bizonnyal összecsődültek volna. Csakhogy − az összeütközésnek egyetlen szemtanúját sem lehetett megtalálni. Elesett az a Ford Motor Company által

hangoztatott változat is, hogy a jelen esetben „Ford életére törő merényletről” volt szó, mert azt a lehetőséget maga Harry Bennett, a Ford-művek rendészeti osztályának vezetője vetette el.

− Kapcsolataink a városi alvilággal olyanok − jelentette ki az újságíróknak ez a Ford bizalmát élvező tisztviselő −, hogy egy ilyen összeesküvés azonnal tudomásunkra jutott volna.

Ford „detektívfőnöke” persze nem beszélt arról, hogy milyen jellegűek ezek a kapcsolatok, ez azonban később köztudottá vált. Bennett ugyanilyen hatásosan akadályozta meg Ford megjelenését a bíróság előtt, amikor Sapiro ügyvédje, Gallagher azt indítványozta, hogy a bíróság küldjön ki hivatalos orvosszakértőt a „megfoghatatlan” tanú egészségi állapotának megvizsgálása végett. A bíróság ekkor tizennégy, eskü alatt tett nyilatkozatot kapott, amelyekben Fordnak a nyilatkozatokat aláíró dolgozói azzal vádolták a felperest, hogy kísérletet tett az egyik esküdt megvesztegetésére. Sapiro ugyan minden különösebb nehézség nélkül el tudta hárítani ezt a vádat, a tárgyalást mindazonáltal elhalasztották, s Ford megmenekült a kellemetlen kérdésektől a bíróság előtt.

Újabb tárgyalásra azonban már nem került sor. Ford ugyanis visszakozol fújt, személyileg is bocsánatot kért Sapirótól, csak hogy vonja vissza becsületsértési keresetét. De még ez sem volt minden: nyilvánosan lemondott antiszemita nézeteiről, s egyúttal ünnepélyesen kijelentette, hogy nevével fémjelezve a jövőben nem jelennek meg olyan cikkek vagy könyvek, amelyek a faji gyűlölködést szítanák. Egyébként abban a nyilatkozatában, amelyben lemondott antiszemita tevékenységéről a legnagyobb lelki nyugalommal erősítette meg Cameronnak a bíróság előtt tett vallomását, és ezzel kizárólag nevezettre hárította a felelősséget több évig tartó antiszemita kampányáért. Sőt mi több, még azt is a nagyközönség tudomására hozta, hogy az ,− „Independent”-ben megjelent zsidógyalázó cikkek szerzője „már nem a Ford Motor Company alkalmazottja”.

Fordnak ez a váratlan pálfordulása talán senkit sem lepett meg olyan nagyon, mint éppen Cameront, akinek az autógyáros egyetlen szóval sem adta tudtára az irányvonal megváltozását. Cameron minderről csak az újságokból értesült. Nem tudtak semmit ezekről a fejleményekről Ford jogi tanácsadói sem. Más kérdés persze, hogy „a részrehajlatlan igazság krónikásának” félelme attól, hogy elveszíti állását Fordnál, fölösleges volt, mert továbbra is egyike maradt Ford bizalmasainak.

Mind ennek ellenére nem maradt következmények nélkül Ford antiszemita akciója. A keleti államokban, ahol a zsidók a nagyvárosokban bojkottot szerveztek Ford gyártmányai ellen, hirtelen lecsökkent a „T” kocsik eladása. New Yorkból és más nagyvárosokból is egyre-másra érkeztek a hasonló jelentések. Lehetséges, hogy ebben sok volt a túlzás, mert hiszen a „T” modell népszerűségét más okok is csökkentették. Ford azonban, aki hajlamos volt arra, hogy pánikba

essék, most valóban megijedt.

1928 decemberében 156 000 dollárt költött a héber nyelven és zsargonban kiadott zsidó sajtóorgánumokban megjelentetett nyilatkozatokra. Ezek voltak az egyedüli, nem angolul megjelenő lapok, amelyeket figyelemre méltatott és pénzelt, hogy megmentse veszélyben forgó vezető szerepét az automobilpiacon és visszaszerezze személyi tekintélyét a nagyközönség előtt.

HARMADIK RÉSZ

AZ IMPÉRIUM

1. GAZDASÁGI FÖLDRAJZ

Henry Ford magánbirodalma már a harmincas években kiterjedt mind az öt földrészre. Fordnak voltak gyárai és irodái Kínában, Egyiptomban, Argentínában, Mexikóban, Brazíliában, Japánban, Németországban, Magyarországon és még sok más országban. Az „automobil-király” olajmezőket mondhatott magáénak Kaliforniában, több százezer hektár erdőséget és szénbányákat Kentucky államban, Nyugat-Virginiában és Észak-Michiganben, továbbá mintegy kilencszázezer hektár kiterjedésű gumiültetvényt Brazíliában. Az Egyesült Államokban ő tartotta kezében az ország egész üveggyártásának negyedrészét, voltak ezenkívül bankjai, vasútvonalai, repülőtársaságai és tengerjáró hajói. Ford üzemei nemcsak személy- és tehergépkocsikat gyártottak, hanem villanymozdonyokat, repülőgépeket, gőzturbinákat, generátorokat, acélt, cementet, textiltermékeket és papirost is. Bár Ford villámokat szórt a nemzetközi pénzemberekre, vállalkozásait a pénz világával vegyipari, fegyvergyártási, acél- és gumiipari kartellek kapcsolták össze Európában és Ázsiában is.

Birodalmának székhelye és irányító központja a Dearborn-ban, Detroit elővárosában működő River Rouge-i üzem volt. A világnak ez a legnagyobb ipartelepe önmagában is elég nagy város volt. Saját vasútvonallal, tengerjáró hajók javítására alkalmas dokkokkal rendelkezett, gigantikus öntödék, acélművek, kovácsműhelyek, hengerművek, papírgyárak, abroncskészítő üzemek, üveggyárak és cementgyárak működtek itt. Ez a roppant méretű ipari központ, ha teljes üzemmel dolgozott, 85 000 embert foglalkoztatott.

Ford gigantikus amerikai vállalata messze túlterjedt az Egyesült Államok határain. A dearborni igazgatási központon kívül az autógyáraknak, a segédüzemeknek, a különböző ügynökségeknek és képviseleteknek, az elárusítóhelyeknek és az egész földkerekségen elszórt más vállalatoknak kiterjedt hálózatával rendelkezett.

1903 és 1952 között, vagyis fél évszázad leforgása alatt Ford vállalatai az

Egyesült Államok területén mintegy 40 millió automobilt és kb. l 300 000 mezőgazdasági rendeltetésű traktort gyártottak, az említett időszak utolsó két évében napi termelésük 5000-8000 jármű között ingadozott. 1951-ben, tehát egyetlen évben l 530 000 kocsit gyártottak, vagyis az egész amerikai automobilipar termelésének majdnem negyedrészét.

Ford ipari kolosszusa hozzávetőlegesen ötven termelőüzemből állott, amelyek együttvéve mintegy kétszázezer embert foglalkoztattak. A kizárólag az üzemeket szolgáló utak és vízi utak hálózata együttvéve háromszáz kilométert tett ki. A nyersanyag- és üzemanyag-ellátást, a gyártást és a gyártmányok elosztását, a szociális problémákat − itt mind olyan módon és olyan méretekben oldották meg, amilyenre Európa akkoriban még csak gondolni sem mert. Ennek a megoldásnak az volt a sajátos vonása, hogy éles különbséget tettek egyfelől a szűkebb értelemben vett termelővállalatok, másfelől a szerelővállalatok feladatai, valamint az alkatrészgyártás és az alkatrészraktárak, különösen pedig az értékesítés között.

A szó szoros értelmében vett termelőüzemek között az első helyen a korábban már említett és az egész világon híres (és hírhedt) River Rouge állt. 1915-ben létesítették és a Highland Park-i üzem folytatásaként növekedett, hogy azután az egész konszern fővárosa és Henry Ford „főhadiszállása” legyen. Vezetésében érvényesültek a „taylorizmus” azon változatának összes elvei, amelyeket a világ „fordizmusnak” nevez. Mint a „standardizált” gyártás mintapéldája szerepelt az Egyesült Államokban működő összes többi Ford-üzem előtt. River Rouge elődje, a Highland Park-i üzem „önállósult”, és teherautók, traktorok és mindezek alkatrészeinek gyártására specializálta magát. Magában Detroitban dolgozott a Ford által, a már leírt módon megszerzett „Lincoln”-gyár, ahol első osztályú luxus-automobilokat állítottak elő.

Henry Ford életének végéig a River Rouge-i üzemből az „impérium” fővárosából indultak ki az összes üzemek és vállalatok számára az utasítások és rendelkezések, függetlenül attól, hogy azok az Egyesült Államokban vagy másutt működtek-e. Az első decentralizációs irányzatok csak a dearborni egyeduralkodó autokratikus kormányzásának legutolsó időszakában jelentkeztek, amikor a konszern roppant megnövekedése kikényszerítette a decentralizálást. Ford Michigan államban született, de nem ez volt a döntő szempont, amiért éppen Detroit lett nagy terjedelmű „impériumának” igazgatási központja. Számos objektív körülmény is hozzájárult ehhez, nevezetesen: az, hogy a város földrajzilag az illinoisi vasércbányák és a közép-keleti szénmedencék között félúton feküdt, az a viharos iparosodás, amely Detroitban a XIX. század utolsó évtizedeiben végbement, de leginkább talán a detroiti automobilipar fejlődése, amely megelőzte az olcsó autók „messiásának” első sikereit.

Az egész ország területén szétszórt Ford vállalatok közül tizennyolc foglalkozott autók szerelésével és alkatrészgyártással. Ezek a vállalatok a motorokat, az alvázakat és a karosszériákat túlnyomó részben River Rouge-ból kapták. A termelés ilyeténképpeni megszervezésének sok gazdasági, társadalmi,

politikai, valamint jogi oka volt. Az alkatrészeknek közvetlenül az egyes megrendelők címére való szállítása nagy mennyiségekben és nagy távolságokra olcsóbb volt a kész kocsik szállításánál. A szerelési munkák decentralizálása megkönnyítette Ford helyzetét az egyes államok munkapiacain, és lehetővé tette részére az átcsoportosításokat, anélkül, hogy társadalmi méretű összeütközések következtek volna be. Végül a jogszabályok különbözősége − ami az egyes szövetségi államokban még ma is fennáll − nagyobb lehetőségeket nyújtott a trösztök ellen hozott (un. „antitröszt”) törvények megkerülésére, a szakszervezetek elleni harcra, valamint a sztrájkok és egyéb nehézségek leküzdésére is. Ha ezen felül mérlegre tesszük azt is, hogy a nyugati államokban a munkabérek alacsonyabbak voltak, mint a jobban iparosodott keleten, és könnyebben lehetett munkaerőkre is szert tenni, a „szétszórt" szerelésből adódó előnyök szemmel láthatóak voltak. A szerelőüzemek elosztásáról és keletkezéséről az országban, az itt levő kimutatás adhat képet.

Város	Állam	A létesítés éve	Dolgozó létszám
Atlanta	Georgia	1915	3300
Buffalo	New York	1906	1350
Chester	Pennsylvania	1926	2100
Chicago	Illinois	1913	2200
Dallas	Texas	1909	2200
Dearborn	Michigan	1909	4400
Edgewater	New Jersey	1930	2650
Kansas City	Missouri	1906	1700
Long Beach	Kalifornia	1930	1900
Los Angeles	Kentucky	1912	1400
Louisville	Tennessee	1911	1500
Memphis	Virginia	1925	2000
Metuchen	Kalifornia	1931	1500
Norfolk	Massachusetts	1926	1600
Richmond	Minnesota	1914	1450
Saint Louis	Kalifornia	1911	1050
Somerville	Missouri	1938	2750
Twin City	New Jersey	1949	2300
			Összesen 37 350

Ebben az összeállításban az a feltűnő, hogy a metucheni szerelőüzemen kívül az összes üzemet Henry Ford életében létesítették. Ezzel egyidejűleg felmerül a kérdés, vajon Ford a felsorolt tizennyolc államon kívüli államokat szándékosan mellőzte-e. A közelebbi vizsgálat megmutatja, hogy Ford semmit sem hanyagolt el, és gyártmányaival mindenüvé betört, ahová az csak lehetséges volt és

kifizetődőnek látszott.

A 21 államban telepített alkatrészraktárakkal és az általuk kifejtett elosztási tevékenységgel Ford még további, rejtett célokat is követett. Azzal, hogy raktárait bőségesen ellátta alkatrészekkel tehermentesítette az alkatrészgyártó üzemeket, s ezek így tervszerűen dolgozhattak, és nem voltak kitéve a késedelmes szállítmányok okozta veszélyeknek. Volt ennek a rendszernek bizonyos hátránya is, nevezetesen az, hogy a raktári készletek tőkét kötöttek le, azonban ennek a megoldásnak az előnyei bőven ellensúlyozták a nem különösebben jelentős veszteségeket.

Amikor Ford véglegesen megtelepedett egy-egy helyen, az első adandó alkalommal szerelőüzemmé alakította át a raktárt, ami mindig könnyebben ment, mintha egy még ismeretlen területen akart volna új üzemet szervezni.

Másodszor − Ford annak folytán, hogy kezében tartotta az alkatrészek feletti rendelkezést, rákényszeríthette az eladókra saját feltételeit, amelyek az eladók szempontjából nemegyszer nagyon kedvezőtlenek voltak. Más kérdés viszont, hogy ezek a raktárak megkönnyítették az eladók munkáját, amennyiben nem kellett saját raktárt fenntartaniuk.

A szerelőüzemek, az alkatrészraktárak, különösen pedig az elárusítóhelyek hálózata kiterjedt az Egyesült Államok egész területének 75 százalékára. A helyzet ugyanis az volt, hogy még azokban a helységekben is építettek alkatrészraktárakat, ahol addig csak szerelőüzemek működtek.

Ford neve − minthogy vállalkozásai minden vonatkozásban túlmentek az Egyesült Allamok határain − lassanként világtrösztöt jelentett.

Dearborn „szuverénjének” a képviseletei megtalálhatók voltak világszerte, majdnem mindegyik országban. A képviselet jellege és nagysága mindig az adott országtól, iparosodottságának fokától, automobil-piacának felvevőképességétől, az országutak állapotától, az ország törvényeitől, különösen a vámügyi rendelkezésektől, mindenekelőtt azonban az ország gazdasági és ipari fejlődésének perspektíváitól függött. Az Egyesült Államokban alkalmazott szervezési módhoz hasonlóan ezek a képviseletek vagy termelővállalat, vagy szerelőüzem, esetleg csak kereskedelmi jellegűek voltak.

Ford termelővállalatai külföldön az alábbi sorrendben létesültek :

Ford Motor Company of Canada, Ltd	− 1904-ben
Ford Motor Company of England	− 1911-ben
Société Anonyme Franchise Ford	− 1928-ban
Ford Werke A. G. Németországban	− 1932-ben
Ford Motor Company of Australia, Ltd (a kanadai vállalat képviseletével együtt)	− 1934-ben.

A vállalatok alapításáról üzleti és pénzügyi szempontok gondos mérlegelése után döntöttek. Az egyedüli kivétel ez alól talán az angliai leányvállalat volt, amelynek alapításakor Fordot − úgymond − az „óhaza iránti szeretet” vezérelte, mert hiszen onnan vándorolt ki nagyapja.

A Windsorban (Ontario állam) működő kanadai leányvállalat nemcsak a belföldi szükséglet kielégítésére gyárt kocsikat, hanem Nagy-Britannia kivételével a Brit Nemzetközösség országai számára is. 1951-ben a termelés napi 400 kocsi volt, ez éves viszonylatban 110 000 darabnak felel meg. Ennek a leányvállalatnak a kötelékében 15 000 ember dolgozik.

A London melletti Dagenhamban működő leányvállalat az első világháború idején gyorsan fejlődött, és a személygépkocsi-gyártásról áttért a traktorgyártásra, majd később a tehergépkocsi-gyártásra is − évi 170 000 darabbal. A dolgozók száma eközben 16 000-re emelkedett.

Ford francia leányvállalata Poissyban (departement Seine-et-Oise) egy korábbi amerikai szerelőüzemben kezdett dolgozni. A gyár a második világháború alatt megsemmisült, és ma 7 000 emberével naponta 90 személy- és tehergépkocsit gyárt.

Végül a német Ford-vállalat (Kölnben) ez idő szerint évente mintegy 30 000 kocsit dob a piacra.

Ott, ahol nem fizetődött ki az autógyártás, Fordék szerelőüzemeket állítottak fel, a már ismertetett szempontok alapján. A képviselet-telepítést ebben a formában az is megkönnyítette, hogy a szerelőüzemekben nem volt szükség olyan magasan szakképzett emberekre, mint a termelőüzemekben. A szerelőüzemek jövedelmezőségét növelte, hogy a gépkocsialkatrészek vámtételei jóval alacsonyabbak voltak a kész autókat terhelő vámtételeknél.

Végül azokban az országokban és térségekben, ahol a helyi feltételek nem tették lehetővé sem az automobilgyártást, sem pedig szerelőüzem létesítését, Ford számos kereskedelmi képviseletet állított föl. Ezek tevékenysége nem korlátozódott csak gépkocsik eladására, mert foglalkoztak javításokkal és pótalkatrész-szállításokkal is. Ilyen módon a Ford Motor Company, illetve a leányvállalatai képviseleteinek a hálózata fokozatosan körülfogta majdnem az egész földgolyót.

2. A PÉLDAMUTATÓ HŐS

Az amerikai farmerek és kispolgárok szemében a húszas években vált Ford követendő példaképpé, hőssé. Népszerűségben kevés ember vehette fel vele a versenyt Amerikában és azon kívül is. Hírneve a gépkocsik tömeggyártásának fejlődésével együtt növekedett, hiszen ő volt a tömegek előtt annak

legdicsőségesebb képviselője, sőt egyenesen megtestesítője. Ford mindezt maga is táplálta és segítségével elérte a dicsőség és az anyagi siker legmagasabb csúcsait.

Kortársait gyorsan elért sikerei elkápráztatták. A szegény farmerfiú, akit a gondviselés a karrier ilyen magaslataira emelt, élő szimbóluma lett az amerikai társadalomban lehetséges fölemelkedésnek. Az volt, akivé általában az utca szürke embere lenni akart. Az átlagamerikai nem irigyelte Fordot, hanem éppen ellenkezőleg, csodálta és örült neki, hogy egész életében minden esélyt ki tudott aknázni.

Tévednénk azonban, ha azt hinnők, hogy polgártársainak szemében kizárólag azok a dollármilliók emelték fel, amelyeket meg tudott szerezni. Hiszen ő volt az az ember, aki hozzáférhetővé tette az autót a legszélesebb néptömegek számára. Az a tény, hogy abban az időben, amikor a gépesítés egyre szélesebb körben terjedt, s ennek érdemét kizárólag Fordnak tulajdonították, híressé tette nevét az egész világon. Az emberek szemében, akik a gépesített kényelemre vágytak, a „T” modell − ez a kerekeken guruló, mindennapi használatra rendelt közszükségleti cikk − a technikai haladás előhírnöke lett. És Ford mindenekelőtt ezzel szerzett rengeteg barátot és hívet magának.

Az un. „automobil-civilizáció” az egész életnek új ütemet adott, és odahatott, hogy a gépesítési szükségletek a legkülönbözőbb területeken jelentkeztek. Anélkül, hogy mélyebben belebocsátkoznánk ennek a körülménynek társadalmi következményeibe, egyet nyugodtan megállapíthatunk, mégpedig azt, hogy a „T” modell forradalmasította a gyártási módszereket, miáltal az emberek ezrei találtak munkát. A Ford-kocsik közvetve meggyorsították a városi agglomerációk kialakulását. Hozzájárultak az Egyesült Államok úthálózatának fejlesztéséhez és karbantartásához is. Ford tényleges és kitalált érdemeinek hosszú listáján olvashatjuk azt is, hogy ő tárta föl a használati cikkek bőségének, valamint az általános „prosperity for ever”-nek (az örökké tartó prosperitásnak) távlatait. A gépeikre oly büszke amerikaiak szentül meg voltak győződve, hogy országuk az ő közreműködésével alakul át az „ígéret földjévé”.

Különös ragyogást adott Fordnak az is, hogy egyetlen tulajdonosa volt egy felmérhetetlen ipari vagyonnak. Az emberek ezzel bizonyos mértékig perszonifikálták a Ford Motor Company sikereit. Ford egyébként a maga részéről mindent megtett, csakhogy elhallgassa és eltitkolja munkatársainak érdemeit. Kihasználva a tömegkommunikációs eszközöket, következetesen arra törekedett, hogy a nagyközönségben az a meggyőződés verjen gyökeret, miszerint a konszern mindent csak az ő személyének köszönhet.

Az emberek képzelőerejére nagyon erősen hatott Dearborn − a fordi impérium fővárosa − is. A nagy kiterjedésű River Rouge-i üzem a hozzá tartozó népes településsel és „hátországgal” együtt valamiféle feudális „államocskára” emlékeztetett, és egyúttal az iparosítás és a technika győzelmét is szimbolizálta. A hasonlóképpen hatalmas General Motors nem dicsekedhetett ilyen

szemkápráztató látképpel.

Végül még a magas fizetések és az alacsony árak legendája is hozzájárult Fordnak mint „a tömeggyártás királyának” kétes dicsőségéhez. Az emberben az a hiedelem alakult ki, hogyha a társadalom elfogyasztja a tömeggyártás termékeit, ez a gépek és a gépesítés korában biztosítékot jelent a tőkés gazdaság minden visszásságával és nehézségével szemben. Elég Ford egyetemes receptjeinek alkalmazása és már nem is fenyeget sem a túltermelésnek, sem a vagyon igazságtalan elosztásának, sem pedig a ciklikusan ismétlődő gazdasági válságoknak roppant veszélye.

Azt, hogy Ford valóban ki tudta alakítani saját személye körül a nagy közéleti ember és a gazdasági lángész mítoszát, mi sem bizonyítja jobban, mint az az Egyesült Államokból származó sok javaslat, hogy neki ítéljék oda a Nobel-békedíjat. Embermilliók hagyták maguknak bebeszélni, hogy Ford össze tudta egyeztetni csodaszámba menő vagyonának megszerzését a méltányossággal és az igazságérzettel. Igaz, hogy gazdag, de szíve aranyból van. Igaz, hogy szem előtt tudja tartani saját érdekeit, de tisztességesen jár el. Igaz, hogy szigorú, de ugyanakkor nagylelkű, igaz, hogy nyers, de ugyanakkor megértő is. A bepillantás Ford impériumának kulisszái mögé viszonylag kevés embernek adatott meg, a bíráló hangoknak az emberek pedig egyszerűen nem adtak hitelt.

Idővel olyan istenítésben és tiszteletben volt része, mint egy szentnek. Ford tömegkultuszának áldozatul estek még egyes szakszervezeti funkcionáriusok, tudósok és egyetemi tanárok is. Lelkesedéssel üdvözölték a külföldi államok legfelsőbb tisztségviselői, és számtalan magas kitüntetést tűztek mellére. Nem egy tiszteletbeli címet is kapott, egyebek között a műszaki tudományok és a jogtudományok tiszteletbeli doktorává avatták. Olyan érdemeket és sikereket tulajdonítottak neki, amelyekről ő maga sem tudott. 1926-ban olyan mérhetetlen tiszteletnek örvendett, hogy Baconnal, Cromwellel, Kolumbusszal, Pasteurrel sőt − még Mózessel is összehasonlították. Az egyik amerikai egyetem hallgatóinak bizonyos csoportja egy külön e célra megrendezett vitaesten kinyilvánította azt a meggyőződését, hogy Fordot illeti meg a harmadik hely − azonnal Krisztus és Napóleon mögött!

A Ford személye köré font legendát az újságíróknak az a viszonylag kisszámú, de válogatott csoportja alakította ki, színezte, táplálta és terjesztette, amelyről már szó esett. Abban az országban, ahol a reklám az alkalmazott művészet színvonalára emelkedett, egy ember tiszteletére olyan emlékművet állítottak, amelyre embermilliók néztek fel visszatartott lélegzettel.

Az antiszemita kampány nem túl dicsőséges lezárulása után Cameron megvált az „Independent”-től és a Fordot körülvevő újságírói klikk élére került. Nem egészen húsz évig állt „his master's voice”-ként Ford szolgálatában, annak minden sajtóértekezletén és minden nyilvános fellépése alkalmából. Ő magyarázta és egészítette ki főnökének nem mindig legbölcsebb megnyilatkozásait. Az újságírók nemcsak azt helyesbítették, amit mondott, hanem azt is, ahogyan ezt mondta, így

azután nemegyszer kínos ellentmondások keletkeztek a sajtóban megjelent szöveg és aközött, amit Ford valóban mondott.

Annak idején sok nevetség és vicc tárgya volt Ford lelkesedése a szójabab iránt. A bab alapanyagul szolgált annak a műanyagnak az előállításához, amelyet a Ford-kocsik egyes apró alkatrészeinek gyártásához használtak. Amikor a gyár vegyészeti laboratóriumában a szójababbal kapcsolatos vizsgálatok valóban meglepően jó eredményekkel zárultak, Cameron hozzákezdett a fantasztikus távlatok ecseteléséhez. A Dearbornban 1935-ben megtartott vegyészkongresszuson ismertette a jelenlevők előtt Ford jóslatát, miszerint idővel az üzemeiből kikerülő gépkocsik túlnyomó részben növényi anyagokból készülnek. A „Free Press" című helyi lap erre azonnal a következő című cikkben reagált: „Ford azt jósolja, hogy autói a jövőben a földből fognak kinőni." Fordot azonban az ilyen gúnyolódások nem törték le. Néhány évvel később közölte, hogy a jövőben ... búzából fog autókat gyártani.

Cameron nemcsak közvetítője és sugalmazója volt Ford gondolatainak. A helyi rádió műsorába iktatta a „Ford vasárnap esti órája" című állandó programszámot. Az adások 1934-ben kezdődtek, és Cameron konferálta a számokat. A műsor fényét az ismertebb karmesterek és művészek fellépése kölcsönözte, és az egész műsort a puritán egyszerűség és a felebaráti szeretet atmoszférája lengte körül. Cameron rövid beszédei olyan kenetteljesek voltak, mint egy falusi pap vasárnapi prédikációi, a műsor pedig egyházi énekkel zárult. A zenekar programja szem előtt tartotta a falusi és a városi lakosság legszélesebb rétegeinek ízlését, vagyis a népszerű melódiák és a könnyű zene legismertebb művei voltak többségben. Nem csodálkozhatunk tehát, hogy a helyi sajtó Ford programját „a szürke ember győzelmének" nevezte, olyan, győzelemnek, amely az olcsó autók tömeggyártásával hasonlítható össze.

Cameronnak ezek a „miniprédikációi" a propaganda valóságos mesterművei voltak. Fenkölt hangú, szívhez szóló szavakkal igyekezett megnyerni a hallgatókat Ford rajongói táborába. Fordot az Egyesült Államok nagy történelmi alakjaival − Lincolnnal, Washingtonnal, Jeffersonnal − egysorban emlegette. Cameron az egekig dicsérte az amerikai demokratikus hagyományokat, és kijelentette, hogy az amerikai életformának („the American way of life") nincs párja ezen a világon.

Cameron rádióbeszédeiben különböző aktuális és létfontosságú kérdéseket vetett fel szónoki formában, és arra senki sem válaszolhatott, ítéleteket mondott és jóslásokba bocsátkozott, korholt és feloldott, majd ezt követően ügyesen áttért tulajdonképpeni témájára és céljára: Ford dicsőítésére. El kell ismernünk, hogy mesterien festette le a tiszteletreméltó milliomos alakját, aki az erkölcsi elveket a haszon és a gazdagság fölé helyezte. Cameron tálalásában Ford nemcsak milliomos volt, nemcsak a munkások ezreinek jótevője, hanem egyúttal lángész és csalhatatlan próféta is. Ha nem esküdnének össze egyfelől a „vörös" szakszervezeti agitátorok, másfelől pedig a minden tisztességtől és hittől

megfosztott Wall Street-i pénzemberek − Ford meg tudná teremteni a munkások paradicsomát ezen a földön.

Ford maga is következetesen törekedett arra, hogy nevét a csalhatatlanság nimbusza övezze. Impériumában minden személyétől függött. Egyedül az ő nevét említették minden közleményben, minden nyilatkozatban. 1930-al kezdődően Ford hozzájárulása nélkül még fiának, Edselnek a neve sem szerepelhetett a nyilvánosság előtt. Minden, ami a vállalatnál új és haladó volt, egyedül és kizárólag „Henry Ford géniuszának" volt köszönhető.

Ford egyre jobban megbecsülte Cameront és a többi, előtte engedelmesen fejet hajtó bértollnokot, amiért oly buzgón tájékoztatták a közvéleményt állítólagos sikereiről és legkülönbözőbb képességeiről.

Sokoldalú képességeinek bizonyításául saját neve alatt több könyvet és számos kisebb terjedelmű munkát jelentetett meg. „Tudományos" értekezéseiben neki terjesen idegen területekre kalandozott, foglalkozott pedagógiával, gyógyszertannal, antropológiával, politikai gazdaságtannal, a háztartásvezetéssel, a tánccal és ... a gondolkodás művészetével. Ez utóbbi témával kapcsolatosan talán helyes, ha idézünk Ford nézetei közül:

„A gondolkodás a legnehezebb munka, és éppen ezért van olyan kevés gondolkodónk ... Azt az embert, aki nem tud gondolkodni, nem tekinthetjük művelt embernek, még akkor sem, ha esetleg több egyetemi fokozatot szerzett is ... Mai tudományunk olyan elméletek ezreinek ismeretéből tevődik össze, amelyek közül még egyet sem sikerült bizonyítani."

Abban a társadalomban, amelynek tipikus képviselője Sinclair Lewis „Babbitt" regényének főhőse, Ford nézetei hálás hallgatókra találtak. Gyárosunk kiadósan hozzájárult ahhoz, hogy őt sokoldalú lángészként a dicsőség piedesztáljára emeljék. Egyik alkalommal az újságíróknak arra a kérdésére, hogy saját személyét egyetlen mondattal hogyan jellemezné, minden szemrebbenés nélkül így válaszolt:

− Leonardo da Vinci huszadik századi megtestesülése vagyok.

Cameron és mások fáradozásainak következtében őt tartották az egyedüli amerikai milliomosnak, aki kerüli a fényűző életet. A vasárnaponként ismétlődő Fordprogramokban a semmitől vissza nem riadó „prédikátor" lelkesen és meggyőződéssel híresztelte, hogy Ford szabadságát nem Floridában tölti, hogy ellensége azoknak a banketteknek, amelyeken „egy teríték száz dollárba kerül", hogy legszívesebben egyszerű emberek társaságában tartózkodik, hogy munkásait keresztnevükön szólítja, mint legközelebbi családtagjait. Elhangzott pedig ez akkor, amikor köztudott dolog volt, hogy Ford napi jövedelme 1920 óta „tisztán" 25 000 dollár. És éppen ez a hazug kérkedés a szerény életmóddal indított könnyekre nem egy embert, Ford vasárnapi óráját hallgatva a rádióban.

Igaz persze, hogy megőrizte falusias szokásait, és továbbra sem szívesen vett

részt nagyobb társaságban. Nem csábították a külföldi utazások, nem álmodozott saját villáról Olaszországban, nem rendezett költséges fogadásokat. Persze, ha távol állt is tőle az amerikai milliomosok sznobizmusa és különcködő életmódja, mégis úgy élt, hogy az nemigen kerülhetett kevesebbe, mint a többi gazdag ember élete. Életstílusa inkább a kiadásokkal nem törődő gazdag „country gentleman" szokásaira és színvonalára emlékeztetett.

A költségeket figyelmen kívül hagyva négy rezidenciát is építtetett magának. Dearborni palotája mintegy egymillió dollárjába került. Michigan állam határain kívül még két mutatós háza volt: az egyik a Mexikói-öbölben, a másik pedig Georgiában, a negyvenezer hektár kiterjedésű Richmond ültetvényen. Végül itt volt az előbbieknél szerényebb negyedik háza, mindössze tizenkét szobával Észak-Michiganben, a Superior-tó melletti exkluzív nyaralóhelyen.

Ha elutazott Dearbornból, olyan nagyszámú testőrség és annyi polgári ruhás detektív vette körül, hogy még az Egyesült Államok elnökét sem őrizték többen. Transzkontinentális utazásait „Fair Lane" nevű magánszalonkocsijában tette meg, amelyet 1922-ben külön megrendelésre készítettek számára. A „New York Times" ezt a szalonkocsit úgy írta le, mint a technika és a kényelem utolsó csodáját. A Superior-tó partján fekvő nyári lakást vízi úton, a „Henry Ford II" hajón látogatta, melyet Edsel fiának legidősebb gyermekéről neveztek el, aki a híres nagyapa nevét viselte. A hajó tulajdonképpen ércszállításra szolgált, Fordnak azonban tágas és fényűzően berendezett kabinok álltak rajta rendelkezésére.

1920 után a lapok társasági rovataiban rövid hízelgő közlemények jelentek meg arról, hogy Ford jobban és gondosabban öltözik, mint a Wall Street legelegánsabb gentlemanjai, hogy ruháit a legdrágább szabónál csináltatja, aki azokat a legdrágább importszövetekből varrja. Ami viszont cipőit illeti, egy cipész kisiparosnak nem kis gondja, hogy kielégítse válogatós megrendelőjét. Ford öltözködésére általában nagy figyelmet fordított és ebben még volt üzlettársát, John Dodge-ot is túlszárnyalta, aki 1922-ben tíz téli és átmeneti kabátot tizennyolc öltönyt és százkilenc inget hagyott örököseire.

Ahogyan múltak az évek, mind kevesebbet érintkezett az „egyszerű emberekkel", és egyre gyakrabban kereste a magasabb körök társaságát. Kezdte űzni a golfot, a vagyonos osztályok sportját is. Később vidéki birtokán saját golfpályát is készíttetett és exkluzív golf klubot alapított. Természetesen nemsokára jachtot is szerzett be, ami hatszázezer dollárjába került. 1924-ben már vendégül látta a walesi herceget, a későbbi VIII. Edward angol királyt. Bankettet rendezett tiszteletére a Detroit Clubban, amelyen 50 gondosan kiválasztott vendég vett részt, majd másnapra ebédre és táncestélyre hívta meg Edsel fia otthonába. Négy évvel később a Ford házaspár a walesi herceg vendége volt a Szt. Jakab-palotában, majd lady Astor birtokán bemutatták őket V. György királynak és Mária királynőnek is.

Amikor már közeledett hetvenedik évéhez, abbahagyta a nagytőkések és a bankárok szidalmazását, és egészen bizalmas kapcsolatokat tartott fenn velük. Látogatást tett az olyan „hiénáknál”, mint John Pierpont Morgan és John Rockefeller, sőt mi több, jelenlétével megtisztelte a fiatal John Rockefeller III. esküvőjét is.

A legnagyobb dicsőségre és nyilvános elismerésre azonban a tőkés közgazdaságtan terén tett szert. A nagy humanista pózában hadat üzent − a dolgozók tőkés kizsákmányolásának. Cameron szerint Ford volt az, aki hamis isteneknek nevezte a mérhetetlen gazdagságot és az uralomra törést ezen a földön.

A farmerek és a városi polgárok megingathatatlanul hittek a dearborni milliomosnak ezekben az agyonreklámozott erényeiben.

Nem sikerült azonban Fordnak továbbra is „ámítgatni” a Wall Streetet. Az ötdolláros napibér bevezetésével kiváltott meglepetés nem tartott sokáig. Az üzletemberek hamarosan rájöttek, hogy Ford egyáltalában nem akar semmi olyat tenni, amin ő maga ne keresne. Nem tudta őket félrevezetni Ford állítólagos pacifizmusa és a „Békehajó” sem.

Még ha a nagytőke világában bárki továbbra is ferde szemmel nézett volna a dearborni reformátorra, minden kétségei eloszlottak abban a pillanatban, amikor Ford határozottan a konzervatív GOP, a Grand Old Party, vagyis a Republikánus Párt mellett foglalt állást. Végleg felismerték benne „saját emberüket”, aki most már felhagyott azzal, hogy radikálisnak mutatkozzék, és tevőlegesen támogatta Coolidge és Hoover elnököket, majd később Roosevelt ellenfeleit, Landont és Devey-t.

Amikor annak idején rá akarta szedni a szövetségi kormányzatot és meg akarta kaparintani magának a Tennessee-folyó völgyét, ezt a nagytőkés körökben senki sem vette tőle zokon. Éppen ellenkezőleg, bizonyos irigységgel és csodálattal beszéltek róla:

− Ford lovat lop és haja szála sem görbül, más viszont egyetlen gomb ellopásáért mehet a börtönbe.

Egyszóval − a Wall Street megszűnt Fordot ellenségnek tekinteni és izgatni magát vélt radikalizmusa miatt. Meg kell azonban vallanunk, hogy a magasabb pénzügyi körökben senki sem értett Fordnál jobban ahhoz a művészethez, hogyan kell jóakaratú ember maszkját magára öltve mindent megszerezni, amire vágyott. Az a ritka tehetsége, hogy más embernek adja ki magát, mint amilyen a valóságban volt, önreklámozása, valamint az a tény, hogy embermilliók őszintén az egekbe emelték és hittek evangéliumi erényeiben − imponált a „Big Business” embereinek. De álljon itt egy rövid párbeszéd a Wall Street két kiváló képviselője között, ahogyan az egyik elterjedt New York-i lap leközölte:

− Ford úgy beszél, mint egy szocialista − mondta az egyik.

− Ez igaz, de úgy cselekszik, mint mi − válaszolta társa.

Az amerikai birtokos és kizsákmányoló osztálynak megvolt minden oka arra, hogy higgyen a tőkés rendszer stabilitásában és bizodalommal tekintsen a jövőbe,

mert hiszen olyan emberei voltak, mint Ford, aki meg tudta magának szerezni a társadalom legszélesebb rétegeinek megbecsülését és csodálatát. A roppant vagyonok urai úgy becsülték és fogadták el őt, mint amilyen valóban volt, a megszédített kispolgárok és farmerek viszont − beleszeretve Ford legendájába − oltárra emelték azt a képet, amelyet mások éppen az ő ízlésüknek megfelelően festettek róla.

3. A GAZDASÁGI VÁLSÁG

Az Egyesült Államok újonnan megválasztott elnöke, a republikánus Herbert Hoover székfoglaló beszédét 1929 márciusában tartotta meg. Ebben a beszédben egyebek között elhangzottak a következő szavak is:

− Az Egyesült Államok elérte a jólét legmagasabb fokát az emberiség történetében. Egyetlen olyan nemzet sincs, amelyben a munka gyümölcsei olyan tartósak volnának, mint országunkban.

Nem egészen nyolc hónap telt el az amerikai elnök által megtartott székfoglaló beszéd óta, és Amerikát máris olyan gazdasági válság sújtotta, amilyet a tőkés gazdaság eddig még nem élt meg. Az Európára is átterjedt válság története, a válság gazdasági és politikai következményei ma már közismertek, és a történelemre tartoznak. Kevésbé ismert azonban a Ford-konszern története, ennek a gazdasági világkatasztrófának az időszakában.

A Ford Motor Company termelése 1928-ban meghaladta az évi másfél millió kocsit. A kereslet azonban még ennél is nagyobb volt. Ford akkoriban kijelentette, hogy fel van készülve további harmincezer ember munkába állítására. A tömeges jelentkezések bebizonyították, hogy a detroiti magas keresetek híre eljutott az ország legtávolabbi zugaiba is. A nagy munkaerő-kínálat azonban a válság kiterjedését is mutatta, minthogy annak egyik előjele éppen a növekvő munkanélküliség volt.

A munkásfelvételeknek Fordnál − az ígérethez híven − 1929. január 2-án kellett volna elkezdődniük. A River Rouge-i üzem kapuit harminckétezer ember ostromolta, hogy munkát és kenyeret kapjon. Ebben a tömegben nemcsak az ország legkülönbözőbb tájékáról származó emberek voltak képviselve, hanem a legkülönfélébb foglalkozások is: mezőgazdasági munkások a déli államokból, mexikóiak a répaültetvényekről, bányászok Kentucky és Nyugat-Virginia szénbányáiból, már korábban leállított gyárak munkásai, elbocsátott irodai tisztviselők. A nyomor, a kétségbeesés és a teljes lelki eltompulás szakadékának szélére vetette őket, és most egyetlen zokszó nélkül tűrtek minden megaláztatást,

csak hogy munkát kapjanak.

Minden pontosan úgy játszódott le, mint az ötdolláros napibér meghirdetése utáni emlékezetes napokban. Az éhező és szállás nélküli munkanélküliek több ezer főnyi serege a január 1-ről 2-ára virradó éjjelt a gyár kapui előtt, a szabad ég alatt töltötte. Hajnalban a hőmérséklet mínusz 14°C-ra csökkent. Sokan tetőtől talpig zsákszövetekbe burkolóztak, sok embert pedig kórházba kellett szállítani. A többieket mint a marhacsordát a gyár előtti térre hajtották, és amikor az agyonfázott emberek kezdtek erőszakkal benyomulni a felvételi irodába, tűzoltófecskendőkkel hideg vízsugarat zúdítottak a nyakukba.

Ez az embertelen bánásmód egészen január közepéig tartott. A nyomorult emberek tömege, bár bokáig gázolt a hóban és a sárban, csak lassan olvadozott. Ezt nem csak a toborzási akció elapadásának kell betudnunk, hanem annak is, hogy a gyengébbek és az öregebbek elvesztették minden erejüket, és nem tudták kivárni felvételüket a munkások listájára.

Eközben a kapu másik oldalán Ford személyzeti politikájának végrehajtója, Charles Sorensen, éles konkurrencia-harcra készült a General Motors konszernnel. Drasztikusan csökkenteni kellett az önköltséget, amit a jól bevált gyakorlattal ért el, azzal hogy elbocsátotta a szakképzett és betanított munkásokat, hogy azután újra felvegye őket, de most már rosszabb feltételekkel. Az emberek pedig szó nélkül elfogadták, hiszen boldogok voltak, hogy ismét dolgozhattak. Nyolcezer szerencsétlent pedig a legalacsonyabb bérrel vettek fel az utcáról. A többiek, akik nem kaptak munkát, tovább nehezítették a városi hatóságok amúgy sem könnyű helyzetét. A hatóságok még a legelemibb segítséget sem tudták nyújtani annak a sokezer embernek, akik Ford felhívására érkeztek a városba. Ford azonban két legyet ütött egy csapásra: egyfelől csökkentette a gyártási önköltséget, másfelől kétmillió kocsit gyártott 1929-ben ami csúcsteljesítménynek számított.

Közvetlenül a közismert tőzsdei krach után, 1929 novemberében, Herbert Hoover elnök értekezletre hívta össze a Fehér Házba a prominens gyáriparosokat. Arra kérte a vállalkozókat, hogy ne csökkentsék a munkabéreket, és lehetőség szerint ne bocsássák el az embereket. És Ford megint szenzációval szolgált. Egyszerűen bejelentette, hogy nemcsak hogy nem csökkenti a munkabéreket, hanem az alapbért még fel is emeli, napi hat dollárról hétre.

A nemes gesztusról szóló hír másnap ott díszelgett a lapok első oldalán. Két héttel ezután pedig Edsel Ford a „New York Times" hasábjain nyilatkozott, hogy apjával együtt „a munkások bérének felemelésével akar hozzájárulni az ország normális gazdasági színvonalának fenntartásához". Fordék ezeket az ígéreteket persze ismét csak a régi, már kipróbált módon tartották be, nevezetesen: csökkentették azoknak a munkavállalóknak a bérét, akik napi hét dollárnál többet kerestek, és tovább fokozták a termelő munkások munkájának intenzitását.

Egy konkrét esetben, amelyről különben a sajtó is írt, az egyik munkás bérét hat dollárról hétre 12,5 százalékkal emelték, normáját azonban 43 százalékkal

szigorították. Nem mindenki bírta ezt az iramot és Ford a „válságellenes” munkabérek időszakában 25-30 000 munkást dobott az utcára.

Az önköltségcsökkentés fentebbi módszereihez társult még egy harmadik, sokkal rafináltabb is. Közvetlenül a hétdolláros napibér meghirdetése után River Rouge-ban leállították a fékek, a hátsó tengelyek, a lengéscsillapítók, valamint a differenciálművek gyártását, és mindezek kivitelezését alvállalkozókra bízták. Az alvállalkozók száma évről évre emelkedett: 1929-ban még csak 2200-an voltak, 1930-ban már 3500-an, 1931-ben már pedig 5500-an.

A számvetés egyszerű volt: az alvállalkozók kisüzemeikben ezeket a konstrukciós egységeket olcsóbban állították elő, mint Ford, aki viszont minimális árakat kényszerített szállítóira. Az alvállalkozók veszteségüket éhbérek bevezetésével saját munkásaikon „hozták be”. Mindenki arra számított, hogy a gazdasági válság légkörében, amikor a nyomorgó munkanélküliek száma már milliókra rúgott, az alvállalkozók üzemeiben senki sem lázad fel és senki sem emeli fel tiltakozó hangját. Nem így történt azonban.

Az első csapás Ford presztízsét abból az üzemből érte, amely a „Ford V-8” modell karosszériáit szállította. És ami még ennél is rosszabb volt, mindez Ford „otthonában”, a Briggs Manufacturing Company cégnél történt, amely a Highland Park-i gyárat bérelte. A kétségbeesett emberek elemi erővel kirobbant „vad” sztrájkja megmozgatta végül Detroit közvéleményét is. A város polgármestere, Frank Murphy bíró, arra kényszerült, hogy bizottságot hívjon életre a szóban forgó vállalatnál uralkodó munkafeltételek kivizsgálására. Kiderült, hogy Ford közvetlen szállítójánál a munkások a széltében-hosszában reklámozott hétdolláros napibér helyett óránként mindössze tíz centet kapnak, ami 14 órás műszak esetén l dollár 40 cent éhbért jelentett. A gépek Briggsnél viszont olyan ütemben dolgoztak, hogy kezelőik az üzemet „vágóhídnak” nevezték el. A munkabiztonsági és egészségügyi viszonyok egyenesen az egekbe kiáltottak bosszúért. Azt a jogszabályt, amely szerint a nők legfeljebb napi tízórás munkaidővel foglalkoztathatók, úgy játszották ki, hogy a munkásnők a műszak befejeztekor új kártyát bélyegeztek, és egyszerűen visszatértek munkahelyükre.

A sztrájkolok követelései elég mérsékeltek voltak: napi 4 dollárt kértek a férfiak részére, 3 dollár 60 centet a nőknek, 9 órás munkanapot és 50 százalékos túlórapótlékot. Sem közvetlen munkaadójuk, Walter Briggs, sem pedig a mögötte álló Henry Ford nem szándékozott persze szóba állni a „lázadókkal”. Az első lépés a polgármester által felállított bizottság kiutasítása volt az üzemből. Miután ez megtörtént, Briggs kijelentette, hogy a sztrájkot a „kommunisták” szították. Igaz persze, hogy néhány élenjáró helybeli szocialista vezető szervezett formát adott a sztrájknak, Murphy bizottsága azonban ennek ellenére is megállapította, hogy a munkások követelései a legteljesebb mértékben indokoltak.

A bizottság jelentéseiből megtudjuk, hogy Ford kezdeményezésére a katonaság

védelme alatt sztrájktörőket hoztak Dearbornba, hogy a rendőrség megakadályozta a sztrájktörők felállítását, s hogy a munkások végül is felvették a munkát, bár egészen jelentéktelen engedményeket kaptak. Ezzel szemben Henry Ford az egyik újságnak adott interjújában úgy fejezte ki magát, hogy „bizonyos pénzügyi körök áskálódásáról van szó”:

− Egyes versenytársaim − mondotta − a bankárok támogatása mellett ellenem dolgoznak, csak hogy megakadályozzák új kocsim kibocsátását.

Az egyre jobban mélyülő gazdasági válság nem kímélte persze Detroit városát sem, amely akkor már nagyságát tekintve az Egyesült Államok negyedik városa volt. Fordnak ebben az időben valóban alkalma volt arra, hogy tanújelét adja szociális gondolkodásának, mert hiszen az egész országot katasztrófa sújtotta.

Ebben a nagy ipari városban élt Michigan állam összes munkanélkülieinek 70 százaléka. A munkabérből élő lakosok mintegy harmadrésze már majdnem négy éve élte a munkanélküliek sanyarú sorsát. 1931-ben több mint kétszázezer ember részesült a városi alapokból munkanélküli-segélyben. Ez a szám persze sokkal nagyobb lett volna, ha több mint százötvenezer itteni lakos nem széledt volna el az országban, hogy máshol keressen munkát és fedelet. 1932 januárjában Murphy, Detroit város már említett polgármestere közölte, hogy kenyérért naponta hozzávetőlegesen négyezer gyermek áll sorban, továbbá, hogy az öngyilkosságok száma a legutóbbi öt év átlagával összehasonlítva 30 százalékkal emelkedett, végül, hogy tizenöt magánbank szüntette be a fizetést, ami 34 000 embert fosztott meg takarékbetéteitől. A népjóléti hivatalok jelentései olyannyira lesújtok voltak, hogy nem akadt újság, amely közölni merte volna azokat.

Nem annyira különös, mint inkább jellemző, hogy Detroit jelentősebb gyáriparosai egyszerre mintha láthatatlanokká váltak volna. A városi népjóléti hivatal jelentésében így írt róluk:

„Ezek az urak olyan tartózkodóan és titokzatosan viselkednek, hogy semmit sem lehet megtudni tőlük. Ha kérdést intézünk hozzájuk, hogy milyen hozzájárulással számolhatunk részükről, és hogyan értelmezik felelősségüket a munkanélküliek megsegítésével kapcsolatban, azonnal védekező állást foglalnak el.”

Murphy polgármester − helyesen − azon a véleményen volt, hogy az éhenhalás küszöbén állóknak nyújtott ingyenleves, továbbá a garasos segítség egyáltalában nem oldja meg a helyzetet. Éppen ezért bizottságot állított fel a munkanélküliek megsegítésére. Csak pár nap telt el, és máris nézeteltérések merültek fel magán a bizottságon belül. Elsőnek a gyáriparosok hagyták ott a bizottságot, akik felhördültek a velük szemben támasztott „túlzott” követelések hallatán. Nemsokára közös nyilatkozatot is kiadtak, amelyben egy emberként kijelentették, hogy a munkanélküliség elleni biztosítás gondolatát Moszkvából inspirálják.

A nagytőke képviselőinek ez az álláspontja persze senkit, sem lepett meg. Henry Ford azonban nem tartozott a szokványos, konvencionális nagyiparosok közé. Így azután sokan, nagyon sokan azt várták, hogy most tényleg valami

nagyot tesz, és éppen most adja bizonyítékát nagylelkűségének és valóban szociálisan érző szívének. Várták azt is, hogy a nagy reformátor megnyilatkozása bölcs tanácsként segít Amerikának és vele együtt az egész világnak abban, hogy megtalálja a kiutat a gazdasági válságnak ebből a labirintusából. És Ford nem takarékoskodott „aranyköpéseivel”.

1930-ban, vagyis az amerikai dolgozó tömegek leírhatatlan nyomorának második évében, saját neve alatt kiadta a „Moving Forward” („Előre haladva”) című könyvet. Egyebek között ezt írta benne:

„. . . a nagyon szegény emberek csaknem kizárólag azoknak a soraiból kerülnek ki, akik nem akarnak gondolkodni, és ezért nem akarnak becsületesen dolgozni sem.”

Ugyanennek az évnek szeptemberében, amikor arra készült, hogy a „Bremen” tengerjárón szabadságra Európába hajózzon, a „Detroit Free Press” egyik munkatársának a következőket jelentette ki:

− Az csak jó, hogy a gazdasági helyzet megjavulása elhúzódik, mert így az embereknek több hasznuk lesz.

A „Detroit News” pedig 1931. október 20-i számában a dearborni bölcselő alábbi véleményét hozta nyilvánosságra:

„Az átlagember még egyetlen órát sem dolgozik, ha nem kényszerül arra, hogy dolgozzék.”

És még egy idézet, most a „Detroit Free Press” 1931. október 20-i számából:

„A gazdasági válság − általánosságban nézve − egészséges jelenség.”

Végül − a „Detroit Times” 1933. december 20-i számában jelent meg a napilap szerkesztője előtt tett kenetteljes kijelentés :

− Meggyőződésem, hogy a válság sok embert megtanított a felebaráti szeretetre... A gazdasági szerencsétlenségben valóságos áldásra találtunk ... Tulajdonképpen nincs tehát semmiféle válság.

Ezeket a nyilatkozatokat olvasva nem szabad azt hinni, hogy Ford tudatosan gúnyolódott volna az embermilliókat sújtó katasztrófa fölött. Ő szentül meg volt győződve nézeteinek helyességéről, és hitt abban is, hogy véleményét millió és millió ember prófétai kinyilatkoztatásként fogadja.

Ford filozófiájának kommentátora, William Cameron, a rádióban csak jóval később jelentkezett, a „vasárnap esti órát” csak 1934-ben kezdte a rádió sugározni. Abban az időben már Franklin Delano Roosevelt ült az Egyesült Államok elnöki székében, és „New Deal”-jének (Új Rendjének) bevezetésére hozott törvényei nagymértékben hozzájárultak a gazdasági válság mérséklődéséhez, majd megszűnéséhez. Cameron főnökének nézeteit „elegánsabb” csomagolásban tálalta. Beszélt a nehéz időkről, amelyek „az emberek szívébe erőt öntenek az élet viszontagságaival vívott harchoz”. Ezeket a viszontagságokat − úgymond − a Gondviselés mérte az emberiségre bűnös anyagi jóléte miatt. Cameron (vagyis Ford) úgy vélte, hogy Amerika szerencsétlensége a „munkabérlisták komplexuma”, amivel szemben a gyógyírt a munkanélküliek

saját kisüzemei jelenthetik. Cameron (olvasd: Ford) eközben elárulta, hogy határozott ellensége a roosevelti „New Deal”-nak. Azt a tényt, hogy az Egyesült Államok segítséget nyújt a munkanélkülieknek, valamint magát az állami munkanélküliségi biztosítás gondolatát is elítélte, mert mind az egyik, mind a másik „folt az amerikai társadalom becsületén” és egyben „a folyamatos elnyomorodás új formája”. Ez azonban már valamivel később volt, akkor amikor a stabilizáció egyre határozottabb formákat kezdett ölteni, amikor a reakciós erők a válság után új életre kelve úgy gondolták, hogy eljött a leszámolás ideje a „New Deal”-lel és alkotójával.

Amikor a depresszió Detroitban elérte a mélypontot, a legkülönbözőbb oldalról kezdték hangoztatni, hogy Fordnak részt kellene vállalnia a helyi munkanélküliek megsegítésére fordított költségekből. Dearborn urának azonban eszébe sem jutott, hogy reagáljon ezekre a felhívásokra, mert gyárüzemei és birtokai adó- és illetékszempontból nem tartoztak Detroit város fennhatósága alá. A jog betűje szerint nem volt köteles pénzügyileg hozzájárulni a segélyakciókhoz, bár munkavállalóinak többsége Detroitban lakott és a munkanélkülisegélyt is a városi alapokból kapta.

Megvolt persze a lehetősége annak, hogy nagyvonalú gesztussal bizonyos összeget utaljon át a „szociális segélyalap” javára, de Edsel Ford csak 1931 végén küldött 140 000 dollárról szóló csekket erre a célra, s ez nem egészen 2 százaléka volt annak a tiszta jövedelemnek, amelyet a Ford család − Henry, Clara és Edsel − ugyanebben az évben zsebre vágott. Tegyük ehhez hozzá, hogy a Ford-üzemekből elbocsátott munkások legalább 14 százalékát tették ki a Detroitban lakó munkanélkülieknek. Minthogy tehát Detroit városa 1931-ben 15 millió dollárt fizetett ki a segélyakciói során, ebből Fordnak több mint kétmillió dollárt kellett volna magára vállalnia.

Nehezen sorolhatók fel mindazok a kifogások, amelyekre hivatkozva Ford megtagadta hozzájárulását a munkanélküliek segélyezéséhez. Kétségbe vonta a városi hatóságoknak a Ford Motor Company volt alkalmazottai számát illető közléseit, és egyszerűen nem válaszolt a felhívásokra. Eddig ismeretlen méretekben kezdte alkalmazni a dolgozók „rotációját”, ami abból állt, hogy a cég elbocsátotta munkavállalóit és helyükre másokat vett fel, majd ezeket bocsátotta el, hogy ismét felvegye a korábbi munkásokat. 1930-ban és 1931-ben Ford 45 000 embert bocsátott el. Ezek közül mindegyik csak egészen rövid időt dolgozott le Dearbornban, hogy azután legálisan részesüljön Detroit város támogatásában.

Különleges hely illeti meg a gazdasági válság történetében Fordnak „visszatérés a természethez” elnevezés alatt ismert akcióját. Ennek keretében arra hívta fel a munkásokat, hogy „az első pionírok példájára műveljék meg saját földecskéiket”. Az akció érdekében közzétett drága hirdetések mindegyikében ott szerepelt ez a megjegyzés: „A társadalmi segélyakcióhoz való hozzájárulásként

kidolgozta és fizeti a Ford Motor Company.”

A pionírok régi szép időihez való visszatérésre kiadott felhívást széles körű tevékenység előzte meg Dearborn határában, ahogyan ezt valaki elnevezte: „az ötvenezer kikényszerített háztáji kert” kampány. Az akció sikerét Harry Bennett, az a szadista hajlamú ember ellenőrizte, aki mellett Charles Sorensen csak ártatlan báránytka volt. Ford rendelkezése szerint minden egyes munkavállalójának meg kellett művelnie saját zöldséges kertjét, ha pedig ilyen kertje nem volt, Fordnak Dearborn közelében fekvő földjeiből kapott egy darab földecskét. A munkás kertjének felszántásáért a vállalatnak 50 centet fizetett, ezt követően azonban már felelősséggel tartozott a kert megműveléséért és a termésért.

Bennett minden év kora tavaszán „kertésztoborzást” végzett, nyilvántartási kártyákat adott ki, és pontosan beírta a „kertészek” neveit. Csak keveseknek sikerült ez alól kibújniuk. A Ford-művek munkását még az sem mentesítette a „kertészkedés” alól, hogy lakóhelye távol esett Dearborn-tól. Ezzel kapcsolatban azt is tudnunk kell, hogy 1929-ben a River Rouge-i üzem dolgozóinak mintegy 40 százaléka járt munkába 15-30 kilométer távolságból. Ha valaki − akár csak a legszerényebben is − fel merte vetni, hogy csak az utazásra további két órája megy rá, Bennett vállára veregetett és megkérdezte:

− Édes fiam, miért nem veszel kocsit magadnak? Hiszen magad gyártod őket, nemde?

Azt a munkást viszont, aki elhanyagolta kertecskéjét, Bennett helyettese és a kertecskék főfelügyelője, Norman Selby, a volt ökölvívó „vette munkába”. A buzgó „kertészek” nemsokára meggyőződtek arról, hogy a vetőmagköltségeket, a szerszámokat és a termés szállítási költségeit számításba véve a kertre szükségszerűen ráfizetnek. A valósággal szemben − a másik oldalon − az agyonreklámozott kertecskék híre, mint „a szociális segélyakcióhoz való hozzájárulás” járta be az egész országot. Másik kérdés persze, hogy a Ford-autók eladóinak nehézségeik támadtak a falusi vevőkkel, mert a farmerek Ford „kerti akcióját” tisztességtelen versenynek fogták fel.

Figyelemre érdemes Fordnak egy másik intézkedése is, mert tisztán megmutatja „konstruktív” emberszeretetének valóságos arculatát.

A húszas években, Dearborn közvetlen szomszédságában keletkezett egy szegény település − Inkster. Fordnak az ország különböző sarkaiból idevándorolt munkásai, különösen azonban négerek lakták. 1931-ben Inkster lakóinak többsége elveszítette munkáját, és leírhatatlan nyomorban élt. A településen kikapcsolták a villanyáramot, takarékossági okokból megszüntették a rendőrőrsöt, a helyi kereskedők pedig nyakig ültek az adósságban. Számos négercsaládban angolkóros megbetegedés lépett fel, a településen virágzott az illegális szeszkimérés. Minden jel arra mutatott, hogy Inkster lakosai lassú éhhalálra vannak ítélve.

Mint a varázspálca ütésére − minden megváltozott, amikor Ford védőszárnyai

alá vette Inkstert. Nyitottak egy kantint, és azt ellátták a legszükségesebb és legkeresettebb árucikkekkel. Sor került néhány további bolt megnyitására is, és kifizették a település lakosainak adósságait. Az itt élő több mint ötszáz család úgy-ahogy kielégítő lakást kapott, ellátták őket ruhával, fehérneművel, cipővel, ágyneművel, bútorokkal és konyhaberendezéssel. Tagadhatatlan, hogy a nyomorúságos település rekord idő alatt takaros és jóllakott szigetté változott a körülötte tomboló válság tengerében.

Erre az „inksteri csodára” azonban korántsem fizetett rá Ford. Jótékonyságát jól megfizettette: felvette üzemébe Inkster összes felnőtt lakosait és − 12 cent órabért fizetett nekik. Ez a kereset persze a munkavállalóknak és családjuknak csak a legszerényebb megélhetését biztosította. Minthogy azonban a Ford Motor Companynál a kötelező minimális napibér négy dollár volt, a fennmaradó három dollárt levonták az Inkster „rehabilitációjával” kapcsolatos kiadások fedezésére. A River Rouge-i üzemekben a településnek mintegy ötszáz lakosa dolgozott, így Ford naponta ezerötszáz dollárt keresett az ügyön, híven alapelvéhez − senkinek sem ad semmit ingyen.

Amikor a Ford-cég 1933-ban megszűnt gondoskodni Inksterről, annak lakói a Ford Motor Company kötelékében még mindig napi egy dollárért dolgoztak, a fennmaradó három dollárt pedig levonták nekik állítólagos adósságaik fejében.

1934 februárjában a kongresszus egyik tagja, John Lesinski azonban interpellációt nyújtott be a szövetségi kormányhoz az egyik ilyen, napi egy dollárt kereső Ford-munkás nevében. A cégtől felvilágosítást követelt arra nézve, milyen adósságokra vonják le tőle még mindig a minimális napibér háromnegyed részét. A felvilágosítás megadása helyett Fordék az illető munkást az „engedelmesség” megsértése miatt azonnali hatállyal elbocsátották. A munkás erre Lesinski kongresszusi képviselő útján eskü alatt tett nyilatkozat mellékléssével panaszt nyújtott be. Lesinski ezzel egyidejűleg azt is kijelentette, hogy Ford munkásai közül mitegy húszan tettek nála ugyanazért panaszt, de csak kettő vette magának azt a bátorságot, hogy formális keresettel lépjen fel.

4. ÁLARC NÉLKÜL

A harmincas évek gazdasági válsága kicsavarta a munkásosztály kezéből leghatásosabb fegyverét − a sztrájkot. A munkanélküliek megszámlálhatatlan seregén a passzív beletörődés és defetizmus lett úrrá, arról pedig, hogy valaki a munkához és az élethez való jog védelmére keljen, szó sem lehetett, mert hiszen a szakszervezetnek, tehát annak az intézménynek a szerepe, amely a munkásosztályt csatarendbe állíthatta volna, ebben az időben majdnem nullára csökkent.

Hiányzottak azok a szakszervezeti vezetők, akik tudatában lettek volna a munkásosztály politikai és társadalmi küldetésének, akiknek sikerült volna a munkástömegeket harcba vinni bizonyos világos és mindenki előtt tisztán látható célokért. Időről időre persze hallható volt a munkanélküliek éles tiltakozása, ezek a megmozdulások azonban nem öltöttek szervezett formát. Vonatkozott ez természetesen Detroitra, a válság által talán legjobban sújtott városra is.

Egyébként ugyanez játszódott le a többi ipari centrumban is, ahol az éhhalál előtt álló, elkeseredett emberek nagyobb tömegei törekedtek sorsuk enyhítésére, így azután senkit sem lepett meg, hogy a sérelmet szenvedett és megalázott emberek egyik vagy másik csoportjának spontán tiltakozásai Detroitban is élénk visszhangra találtak az ipari munkások munkájuktól és kenyerüktől megfosztott tömegeinél.

A helyzet bizonyos mértékben megváltozott, amikor Detroit polgármesterévé a szakszervezetekkel szimpatizáló és radikális nézeteiről ismert Frank Murphyt választották meg. Murphy egész szívével a munkanélküliek oldalán állt, és arra törekedve, hogy megkönnyítse sorsukat, felvette a kapcsolatokat képviselőikkel, valamint engedélyt adott arra, hogy a városban tüntetéseket rendezzenek.

A Dearbornba irányuló és országos visszhangot keltő éhségfelvonulás az első akció volt, amely már nemcsak a Ford Motor Company, hanem főképpen Ford személye ellen irányult. A gazdasági válság öt éve alatt egyetlen egy gyáriparos sem hallott annyi gyűlölködő hangot gyárának kapui előtt, mint éppen Henry Ford. A munkások először ezen a napon rántották le róla a társadalomreformátornak és a munkásosztály jótevőjének álarcát. Évek hosszú során keresztül mindent megtett, hogy bebizonyítsa ország-világ előtt: ő az, aki legjobban ismeri és megérti a munkások szükségleteit, és hogy ezeket a szükségleteket mindenki másnál jobban tudná kielégíteni. Túlságosan is hosszú ideig igyekezett meggyőzni a közvéleményt arról, hogy a Ford Motor Company tulajdonképpen jótékonysági intézmény, és a maga részéről nem a nyereségre helyezi a hangsúlyt, most azonban szembe kellett néznie az általános felháborodással.

Igaz persze, hogy a detroiti kommunisták kisszámú csoportjának és a haladóbb elveket valló embereknek közreműködése nélkül nem került volna sor a dearborni éhségmenetre. Az ő művük volt a felvonulás megszervezése, ők fogalmazták meg céljait és a jelszavakat is. A városi hatóságok −Murphy polgármesterrel az élükön −, a társadalmi szervezetek, sőt még más gyáriparosok is egyszerűen megelégelték, hogy Ford állandóan kibújik a munkanélküliek segélyezésével kapcsolatos kötelezettségek alól. A Briggs Manufacturing Company üzemében kirobbant sztrájk felkavarta ellene a vihart a független sajtóban is, és az lerántotta a leplet Fordnak a magas munkabérekről hirdetett „elmélete" és a munkások embertelen kizsákmányolásának gyakorlata között.

A nyugtalanság és az ellenállás jelei Ford saját üzemeiben is szaporodtak. Megtette azt, amit rajta kívül egyetlen gyáriparos sem mert volna, a válság

közepén nyilvánosan kijelentette, hogy „a munkások túlságosan lusták ahhoz, hogy dolgozzanak” és − ezzel egyidejűleg 50-60 000 munkást bocsátott el üzemeiből. Nem felejtették el neki, hogy elbocsátotta azokat, akik napi négy dollárt kerestek, és helyükre egy dollár napibérrel inksteri lakosokat vett fel. Fokozódott a lázadás a Bennett által szervezett, Ford részéről hallgatólagosan jóváhagyott besúgórendszerrel szemben is. A közmondásos utolsó csepp a „kiskertakció” volt.

Amikor tehát 1932 februárjában az egész ügyet a kommunisták vették kezükbe, egyedüli feladatuk az volt, hogy megfelelő szervezett formát adjanak az általános elégedetlenségnek. A kommunisták voltak az elsők, akik leleplezték a dearborni szemfényvesztő valódi arculatát. A fordi birodalom fővárosába irányuló éhségmenetnek tehát nemcsak az volt a célja, hogy rákényszerítse Fordot a munkások eléje terjesztett követeléseinek teljesítésére, hanem ez a felvonulás egyúttal a bizalmatlanság nyilvános kimutatása is volt az automobilkirállyal szemben. A követelések száma nagy volt ugyan, azok egészben véve azonban igen mérsékeltek voltak: Ford vegye vissza az elbocsátott munkások bizonyos részét, csökkentse a gyilkos munkaütemet a szerelőszalag mellett, engedélyezzen két, egyenként tizenöt perces munkaszünetet, szüntesse be a munkások utáni kémkedést, vezesse be a hatórás műszakot, fizessen ki ötven dolláros segélyt a munkanélkülieknek, vezesse be a dolgozók és családtagjaik ingyenes orvosi ellátását. Külön kell megemlítenünk a dolgozóknak azt a követelését, hogy beléphessenek a szakszervezetbe.

A menet Detroitból indult el, és egyáltalában nem hasonlított valamiféle lázongó és fenyegető tömeghez. A résztvevők száma sem volt éppen imponáló, mert mindössze néhány százan voltak. A „vörösök” sem voltak többségben, csak maroknyi csoportot alkottak. A többség Ford dolgozó és elbocsátott munkásaiból került ki. Részt vettek a menetben még más, a legkülönbözőbb foglalkozású munkanélküliek is. Sem az utcán osztogatott röpiratok, sem pedig a transzparensek nem tartalmaztak semmit, ami forradalminak lett volna nevezhető. Az egyik transzparensen ez állt: „Munkát akarunk!”, a másikon pedig: „Gyertek velünk, munkások! Semmitől se féljetek!”

A felvonulás résztvevőinek viselkedése semmi olyanra nem mutatott, hogy erőszakos cselekedetekre és kilengésekre kerülhet sor. Az sem volt megállapítható, hogy valakinél fegyver lett volna. Sőt mi több: az éhségmenet vezetői még az utolsó pillanatban is arra figyelmeztették a résztvevőket, hogy tartózkodjanak mindennemű erőszak alkalmazásától. Mindaddig, amíg a menet Detroit város határához nem ért, a rendőrség kísérte.

A Ford-művek igazgatósága azonban elhatározta, hogy a tüntetőket nem engedi be Dearborn területére. A kezdeményezést itt Ford bizalmasa, Harry Bennett vette a kezébe. Pár tucat dearborni rendőr elállta a menet útját, és a parancsnokló rendőrtiszt figyelmeztette a résztvevőket, hogy amennyiben átlépik Dearborn határát, erőszakkal oszlatja szét őket. A tüntetők ennek ellenére úgy

döntöttek, hogy zárt alakulatban tovább menetelnek egészen River Rouge-ig, amely nem egészen két kilométerre esett. Abban a pillanatban azonban, amikor megindultak, a rendőrség könnygázt használt a fegyvertelen emberekkel szemben.

A békés tüntetés azonnal heves összecsapássá változott át. A tüntetők kövekkel, téglákkal és fagyos rögökkel dobálták meg a rendőröket. A tömeg egy része elszéledt a környéken, egyesek azonban a rendőrökre vetették magukat. Amikor az így keletkezett tumultusban a tüntető munkások elég nagy csoportja megközelítette a River Rouge-i üzem főkapuját, két előre készenlétben tartott kocsival a tűzoltók is beavatkoztak, de nem sikerült rákapcsolniuk a fecskendőket a tűzcsapokra, mert a tüntetők megfutamították őket. Bár mindez már közvetlenül a gyár főkapuja előtt játszódott le, a tüntetők − annak ellenére, hogy később ezzel is megvádolták őket − meg sem kísérelték, hogy erőszakkal hatoljanak be a gyár területére.

Ha Harry Bennett nem avatkozott volna be a dolgok menetébe, lehetséges, hogy a verekedés nagyobb tragédia nélkül lassan véget ért volna. De Bennett nem lett volna az, aki, ha megelégszik a tüntetők szétoszlatásával. Parancsára rajtuk ütött a gyári őrség és Ford magántestőrsége. A gyár területén levő tűzcsapból két magasan elhelyezett fecskendő „öntözte” a munkásokat jéghideg vízsugarakkal.

Alig telt bele néhány perc, és a kapuból kifutott egy fedett gépkocsi, benne maga Bennett, hogy személyesen vegyen részt a munkások, a rendőrség és a felfegyverzett gyári segéderők között tomboló harcban. Abban a pillanatban azonban, amikor kiszállt az autóból, fején találta egy tégladarab, úgy, hogy azonnal kórházba szállították. Amikor éppen elszállították a „hadszíntérről”, a „Detroit News” egyik fotóriportere hallotta, hogy a rendőrök közül valaki így kiáltott fel:

− Gyerünk a pisztolyokkal, és tanítsuk móresre ezeket a csibészeket!

A dearborni rendőrség és Ford ügynökei ebben a pillanatban belelőttek a tömegbe. Négy halott és mintegy húsz sebesült maradt a csatatéren. Nem számítva az események két véletlen tanúját, mind a halottak, mind a sebesültek kizárólag a dearborni éhségmenet résztvevői közül kerültek ki.

A közvélemény majdnem egyhangúlag Fordot tette felelőssé. A „New York Herald Tribune”-ban megjelent cikk így írt:

„Detroiti jelentések szerint a zavargások abban a pillanatban kezdődtek, amikor a dearborni rendőrség megtiltotta, hogy a menet áthaladjon a városon. Amikor azután a tüntetők nem engedelmeskedtek, könnyfakasztó gázt használt. Úgyszintén a rendőrség a felelős azért, hogy fegyvert használt a fegyvertelen tömeggel szemben, és ő a felelős négy ember haláláért. Az ilyen jellegű akciók kétségtelenül rossz hangulatot váltanak ki a munkanélküliek tömegében, és azzal a következménnyel járnak, hogy kiélesednek a társadalmi életünktől olyannyira idegen osztályellentétek.”

Ugyanebben a szellemben írt a detroiti sajtó is. De lássunk néhány kiragadott idézetet a „Detroit News” tudósításából:

„Azok az emberek, akik már hónapokkal, sőt egyesek egy évvel ezelőtt elvesztették munkájukat, egy hideg napon tüntetést szerveztek anélkül, hogy a legkisebb mértékben is szándékukban állott volna összeütközésbe kerülni a hatóságokkal. Mielőtt azonban a nap leáldozott volna, négyen vesztették közülük életüket és számosán megsebesültek. Valaki szemmel láthatóan durva hibát követett el az éhségmenet résztvevőivel szemben, akik semmi mást nem akartak, csak átadni petíciójukat River Rouge-ban ... A rendőrség eljárásának kell tulajdonítani, hogy a fegyelmezett tüntetés olyan zavargássá fajult, amely vérontással és négy ember halálával végződött!”

„Kik voltak ezek a tüntetők? − tette fel a kérdést a „Free Press”. − Munkájuktól és életlehetőségeiktől megfosztott egyszerű emberek. ..”

A „Detroit Times” pedig feltette az „i”-re a pontot:

„A legkönnyebb azt kiáltani: »Kommunizmus!« és felszítani az osztálygyűlöletet... A kommunizmus ellen vezetett keresztes hadjárat azonban semmit meg nem javít.”

Valaki szemmel láthatóan durva hibát követett el − mint ahogyan azt a sajtó írta. Nyílt titok volt, hogy ezt a hibát Henry Ford követte el. A két Ford − az apa és a fiú − azonban hallgatott. A detroiti sajtó azt állította, hogy Edsel Ford az összeütközést az egyik gyárkapu fölötti ablakból kisérte figyelemmel, de semmibe sem avatkozott bele. Az idősebb Fordról viszont senki sem tudja, hogy abban az időpontban hol tartózkodott. Egy azonban bizonyos, mégpedig az, hogy nem rázta meg az ártatlan emberek halála, és nem vette szívére az áldozatok családjainak sorsát sem. Egyedül Harry Bennett állapota érdekelte. Telefonon állandóan összeköttetésben állt a kórházzal, ahol „rendőrségének” főnöke feküdt. Bennett − felgyógyulása után − a harc mezején mutatót bátorságáért a hálás Fordtól egy új típusú ,,Lincoln”-kocsit kapott.

Fordék jelentőségteljes hallgatását a felbecsülhetetlen Cameron szakította meg. Először Murphy polgármestert támadta meg azért, mert megengedte a tüntetés megszervezését. Kenyéradó gazdájának védelmében ismét kihalászta a feledés homályából az ötdolláros napibért, hogy azt tárgyi bizonyítékként használja fel annak igazolására, milyen jóindulattal viseltetik Ford a munkásosztállyal szemben. Cameron patetikusan így beszélt:

„Nem teszünk ezzel kapcsolatban nyilatkozatokat és nem adunk semmiféle magyarázatot. Magyarázattal Detroit város hatóságainak kellene szolgálniuk, mert onnan tört be Dearbornba a huligánoknak és a semmirekellőknek ez a bandája ... A sajtónak saját kezdeményezéséből kellene nyilatkozatot közzétennie arról az emberről, akinél magasabb munkabéreket senki sem fizetett, és aki sokkal több embernek adott munkát, mint bárki más ebben az országban.”

Cameron még azt a kijelentést is meg merte kockáztatni, hogy a vállalat rendészei egyáltalában nem vettek részt az összecsapásban. Ezt az állítást a szemtanúk vallomásai hazudtolták meg, akik egy emberként azt állították, hogy Ford gyári őrsége, valamint a munkások jótevőjének magántestőrsége volt az,

amely a legnagyobb mértékben hozzájárult a zavargások véres kimeneteléhez. Ezeket a vallomásokat az amerikai sajtó közzétette, ami persze komolyan aggasztotta Fordot. Az ilyen „publicity” olyan erkölcsi és anyagi veszteségeket okozhatott neki, hogy a továbbiak során már nem tarthatta magát a gőgös hallgatás stratégiájához.

Egy külön ezzel kapcsolatban összehívott sajtóértekezleten kiderült, hogy Ford mindenkinél jobban tudja, ki szervezte meg a Dearbornba tartó éhségfelvonulást és milyen emberek vettek azon részt. A munkásosztály e kiváló védelmezőjének ünnepélyes kijelentése szerint a tüntetők között egyetlen ember sem volt, aki a múltban a Ford Motor Company dolgozója lett volna. A tüntetés vezetőiről Ford megbízható forrásból származó hírekkel rendelkezett: „vörösök” voltak, akik Moszkva utasításai szerint jártak el.

Eközben a „vörösök” és a „rózsaszínűek” legyilkolt társaik temetésére készülődtek. Ez a temetés szívbe markoló néma tüntetés és vád volt. A detroiti munkanélkülieknek és ipari munkásoknak olyan tömegei vettek rajta részt, hogy a „magasabb társadalmi rétegeket” rettegés fogta el, mintha az utolsó ítélet napja közeledne. Az áldozatok koporsói mögött ünnepélyes némasággal tízezer ember lépkedett. A temetési menet egész útvonalán − az utcák mindkét oldalán − a lakosság zárt tömegei álltak a gyalogjárókon, és nézték a menetet. Amikor a temetési menet elhagyta a városi parkot és rátért a nyolc kilométer távolságban fekvő temetőhöz vezető útra, a résztvevők száma − a becslések szerint − legalább harmincezerre emelkedett.

A temetés szervezői és a rendfenntartók vörös sapkát és vörös karszalagot viseltek. A vörös lepellel borított koporsókat az Internacionálé hangjai mellett engedték a sírba, bár a tömeg többségében nem állt radikális elemekből. A hangulat komoly volt, az emberek imponáló önmegtartóztatásról tettek tanúságot. Murphy polgármester utasításának megfelelően a rendőrségnek sem lehetett semmit a szemére vetni. A rendőrök a temetési menet tízkilométeres útvonalán előre kijelölt helyeken álltak, fegyvertelenül − még gumibotjuk sem volt. Maga a polgármester az egyik szálloda ablakából nézte végig a temetést.

Az éhségtüntetés és az áldozatok temetése között eltelt héten az egyedüli zavaró tény Ford fegyveres erőinek magatartása volt. Az állig felfegyverzett ügynökök úgy viselkedtek, mintha minden pillanatban kirobbanhatna a „vörös forradalom”. Ford rendészeinek őrjáratai éjjel-nappal rótták az, utat a River Rouge-i üzemek körül. Erős fényű reflektorok világították meg a gyár kapuit és környéküket. Mintha ostromra vártak volna, előre kijelölték a gépfegyverállásokat, az őröket pedig könnygázzal töltött lövedékekkel szerelték fel. A temetés napján a dearborni rendőrség hirdetményt adott ki, amely szerint abban az esetben, ha a temetési menet átlépi a város határát, résztvevőinek a rendőrség gumibotjaival kell szembenézniük, ha pedig ez sem használ,

könnyfakasztó gázt, bódító gázt, sőt fegyvert is használnak.

Bennettet és a két Fordot megtámadta a sajtó, sőt ellenük fordult a közvélemény is, amelyet felizgattak a dearborni éhségmenet következményei. Az egész ügy gyorsan a feledés homályába merült volna, ha azt fel nem elevenítette volna később Wayne járás ügyésze, bizonyos Harry Toy, akit az egek küldtek Ford megsegítésére. 1932 nyarán a leghivatalosabb formában mosta fehérre Fordékat, és még azt is el tudta érni, hogy az éhségmenettel kapcsolatos vizsgálat valóságos kommunistaellenes komédiává fajuljon el.

Toy ügyész, aki a munkanélküliek tüntetésében a „vörös ragályt” látta, gúnyosan utasított vissza minden olyan vallomást, amely azt bizonyította, hogy a menet résztvevőinél a hangsúly egyedül a munkán és a munkanélküli-segélyen volt. Ugyanakkor fenyegetően kijelentette, hogy a tüntetőket bíróság elé állítja „bűnös szindikalizmus” vádjával. Ez pedig nem volt üres fenyegetés, mert Michigan államnak az egyik, 1931-ben elfogadott szakszervezetellenes törvényére támaszkodott. Ez a törvény a rendőrségnek is szabad kezet adott az „illegális gyűlések” feloszlatása tekintetében. De még ez nem volt minden: az a rendőr, aki tüntetésben részt vevő személyt ölt meg, nem volt felelősségre vonható, viszont a rendőr haláláért büntetőjogilag a tüntetés összes résztvevői kollektíván feleltek.

Ilyen körülmények között Toy ügyésznek tág cselekvési lehetősége volt. Mintegy hatvan embert − férfit és nőt vegyesen − vett előzetes letartóztatásba azzal a gyanúval, hogy részt vettek az éhségmenetben. Két sebesült tüntetőt bilincsbe verve szállítottak át a kórházból a börtönbe. Amikor viszont arról volt szó, hogy az ügyész tisztázza a négy munkás halálának körülményeit, a jognak ez a buzgó őre csodálatra méltó lassúságról tett tanúbizonyságot. Amikor a meggyilkoltak hozzátartozói azt kérték, hogy a halottszemlén jelen lehessenek képviselőik is, a járási ügyész közbelépésére sürgősen lezárták az egész nyomozást. A halottszemle jegyzőkönyvében egyetlen szó sem esett arról, hogy ki adta le a halálos lövéseket. A bírósági vizsgálat folyamán viszont az esküdtszék engedelmesen elfogadta az ügyésznek azt a véleményét, hogy Fordék a „vörösök széles körű összeesküvésének” estek áldozatul. Az esküdtek nem vádoltak meg ugyan senkit, határozatukban volt azonban egy bekezdés, amely szerint „a Ford Motor Companynak egyetlen ügynöke, munkavállalója vagy tisztviselője sem vett részt a zavargás erőszakos elfojtásában”.

Az esküdtek határozata Detroitban senkit sem lepett meg, hiszen mindenki tudta, hogy annak semmi köze sincs a való tényálláshoz. A bírósági eljárás során az ügynek rendkívül fontos momentumait hagyták figyelmen kívül. Senki sem tette fel például azt a kérdést, miért fordultak a munkanélküliek éppen Ford ellen. A közvélemény nem kapott választ arra a kérdésre sem, kiknek a fegyvereiből származtak azok a lövések, amelyek halálosan megsebesítettek négy embert és sérülést okoztak még további húsz emberen. Az esküdtszék egyetlen tagja sem érdeklődött az iránt, milyen kapcsolat állt fenn a dearborni helyi hatóságok és

Harry Bennettnek, Ford képviselőjének személye között. Még egy felszínes vizsgálat is könnyen megállapíthatta volna, hogy Dearborn város polgármestere, Clyde Ford, Henry Ford unokatestvére, továbbá, hogy a városi rendőrség főnöke, Carl Brooks, valamint a városi közbiztonsági bizottság elnöke − korábban az autógyáros magándetektíve volt. Megállapítható lett volna az is, hogy ezek az emberek hamis vallomásukkal hozzájárultak Ford felmentéséhez, amikor azzal a váddal terhelten állt a bíróság előtt, hogy becsületében megsértette Sapiro ügyvédet.

Minden becsületes államügyész könnyen megállapíthatta volna, hogy Harry Bennett befolyása révén minden nehézség nélkül el tudta intézni, hogy magánrendészei a rendőrség költségvetéséből fizetett állásokat foglaljanak el, és hogy − megfordítva − Ford vállalatainak bérjegyzékeiben ott szerepeljenek a városi rendőrség tagjainak nevei is. Dearborn város hatóságai és a Ford Motor Company igazgatási gépezete között nem volt ugyanis választóvonal.

Más szavakkal: Dearborn város Ford legsajátabb vadászterülete volt.

5. HARRY BENNETT

Ford uralkodásának utolsó, húsz évnél valamivel hosszabb szakaszáról nem beszélhetünk anélkül, hogy ne beszélnénk arról a szerepről, amelyet Harry Bennett játszott ebben az időszakban, mégpedig nemcsak a Ford Motor Companynál, hanem Dearborn városában is.

Karrierje állítólag 1922-ben kezdődött, amikor megszervezte Ford unokáinak védelmét a gyermekrablókkal szemben, és ezzel beférkőzött az „automobilkirály" kegyeibe. 1926-ban Bennett a Ford-művek rendészeti osztályának vezetőjévé lépett elő. Ennek az osztálynak hivatalosan az lett volna a rendeltetése, hogy megóvja a gyári vagyont a lopásokkal szemben, ténylegesen azonban jóval szélesebb körű és bonyolultabb feladatok ellátásáról volt szó. Bennett vezetése alatt ez az osztály olyan szervezetté nőtte ki magát, amelynek hatóköre még a Ford-művek határain is túl terjedt. 1930 után az osztály behatolva a köz- és a magánélet legrejtettebb zugaiba, behálózta egész Dearbornt, sőt Detroit városát is.

Bennett kifelé a Ford Motor Company személyzeti osztályának igazgatójaként lépett fel. Ha valaki megkérdezte tőle, miben is állnak tulajdonképpeni feladatai, elmosolyodott és így válaszolt:

− Feladataim? Mr. Ford speciális utasításait teljesítem.

Múltja változatos és viharos volt. Néhány évig az Egyesült Államok haditengerészetében teljesített szolgálatot, ahol ökölvívó bajnoki címet szerzett a könnyűsúlyban. Nagyvárosi „slang"-ben (jassznyelven) beszélt, aminek nem sok köze volt az irodalmi angolsághoz. Fiatalabb korában volt zenész, festő, rajzoló,

hivatásos rugby-játékos, sőt búvár is. Az ökölvívással hobbiból foglalkozott, és a szokásos nyakkendők helyett csokornyakkendőt viselt, mert egyszer saját nyakkendőjével akarták megfojtani. Feltehető, hogy korábbi életének bizonyos részleteit diszkréten elhallgatta . . .

A harmincas években Ford mellett olyan hatalomra tett szert, amilyennel a múltban még James Couzens sem dicsekedhetett, így azután az újságírók a cégről − nemegyszer −tréfásan mint Bennett Motor Companyról beszéltek. Ura és parancsolója számára minden volt: barát, tanácsadó, védelmező, teljhatalmú megbízott, bizalmi ember, a törzskar főnöke, besúgó, a személyi testőrség és a rendészeti osztagok vezetője − egyszóval: minden korlátozás nélküli teljhatalommal felruházott belügyminiszter.

Bennettnek ahhoz, hogy mindezeket a feladatait teljesíthesse, megfelelő eszközre volt szüksége, így született meg az a maga nemében egyedülálló intézmény, amelyet hivatalosan Ford Service Departmentnak, vagyis a Ford-művek Rendészeti Osztályának neveztek. Felállításának kezdeményezője kétség kívül maga Ford volt, viszont Bennett keze alatt ez a rendészeti osztály − mint ahogyan azt 1937-ben a „New York Times” − írta a világ legnagyobb magánérdekeket szolgáló katonai jellegű szervezete, az elnyomás borzalmas eszköze lett.

Egy rendkívül mérsékelt becslés szerint 1937-ben a River Rouge-i üzemekben Bennettnek több mint háromezer ügynöke tevékenykedett. Többségükben besúgói feladatokat bíztak rájuk, és munkásokként, portásokként, takarító személyzetként, ablaktisztítóként foglalkoztatták őket. Az egyik élenjáró ügynök a rendészeti osztálynak a Ford-műveken kívül folytatott hírszerzői tevékenységéről ezt írta:

„Kémhálózatunk átfogta Dearborn és Detroit városokat. Bepillantása volt a munkáslakásokba, valamint a legmagasabb városi és állami tisztviselők dolgozószobáiba is. Sok év alatt sikerült kartotékunkban annyi adatot összegyűjtenünk, hogy a Ford-művek alkalmazottainak majdnem minden lépését ismertük. Részletes információink voltak ezenkívül mindazoknak a jelentősebb személyiségeknek, kormányzóknak és kormánytisztviselőknek magánéletéről is, akikre Fordnak később szüksége lehetett...

... Beosztott ügynökeim jelentették nekem minden beszélgetés tartalmát, amit az emberek élelmiszerboltokban, a vendéglőkben, a játéktermekben, az éttermekben, a különböző társasági események alkalmával, az ifjúsági klubokban, sőt mi több − a templomokban folytattak egymással.”

Bennett, akinek Fordnál korlátlan pénzügyi kerete volt, és akinek a személyzeti ügyekben kifejtett tevékenységével szemben semmilyen oldalról még a legcsekélyebb ellenállás sem nyilvánult meg, Michigan államban idővel komoly politikai tényezővé nőtte ki magát. Saját bevallása szerint nemcsak a Ford Motor Companyban töltötte be a legmagasabb állásokat, hanem tőle függtek a kinevezések a közhivatalokban is.

Ford rendészeti osztálya a történelemből ismert összes magánrendőrségek

között is egyedülálló valami volt, mégpedig nemcsak az általa ellátott feladatok körét, hanem személyi összetételét tekintve is. A XV. században egymással civakodó olasz hercegek által zsoldjukba fogadott condottierek minden bizonnyal nem váltottak ki olyan félelmet, mint a Ford Motor Company szolgálatába állított ügynökök. A Mediciek bérgyilkosai tanulhattak volna Ford magánrendőrségétől. A szervezet magasabb szintjein az ember választékos modorú, jól öltözött férfiakkal találkozhatott, de a durvább, nemegyszer „nedves” munkára Bennettnek kevésbé finom „úriemberek” álltak rendelkezésére.

A volt ökölvívónak, a sportolók voltak a gyengéi. Egyrészt az amatőrök közül válogatta ki embereit, másrészt a különböző vétségek miatt a sportegyesületekből kizárt hivatásos sportolók közül.

Bennett személyi titkárának tisztjét több évig Stanley Fay, a Michigan Egyetem 1933-ban bajnokságot nyert rugby-csapatának volt kapitánya töltötte be. A szűkebb törzskarhoz tartozott még egy híres rugby-játékos, Harry Newman, az egyedüli zsidó, aki Ford szolgálatában állt. Egészen 1941. évi bevonulásáig Bennett szervezetében az egyik lefontosabb helyet a néger Willis Ward töltötte be, aki korábban szintén kitüntette magát az egyetemi sportpályán. Bennett a nyári hónapokban fiatal egyetemi hallgatókat alkalmazott, a különböző környékbeli egyetemek rugby-csapatainak tagjait. Ezek a fiatalemberek hivatalosan őrök és küldöncök voltak, a valóságban azonban edzéssel foglalkoztak − ellentétben az egyetemi sportszabályzatokkal, amelyek szeptember l-ig tiltották a nyári edzéseket.

Az egész ügyet Ford régi ellenfele, a Chicagóban megjelenő „Tribune” napilap szellőztette meg, aminek következményeképpen a sportszervek visszahívták a csapat edzőjét. Bennett azonban mindent elsimított. Felvette a Ford Motor Company-hoz, mégpedig tízszerannyi fizetéssel, mint amennyit az egyetemi sportegyesület edzőjeként kapott.

Bennett körül csak úgy nyüzsögtek az ökölvívók és a birkózók, akik korábban nemegyszer összeütköztek a törvénynyel. Az egyik legfestőibb alak a már említett Norman Selby volt, akit ökölvívókörökben „Kid” McCoy néven ismertek. A legrosszabb hírnévnek örvendett, többször is elítélték poligámiáért, mert életében tízszer kötött házasságot. Végül húszévi fegyházat kapott szeretőjének meggyilkolása miatt, de Bennett közbenjárására nyolc év letöltése után feltételesen szabadlábra helyezték. Egészen haláláig (1940-ben öngyilkosságot követett el) ő ellenőrizte a botcsinálta „kertészeket”, és emellett vezette Ford rendészetének sportosztályát.

Az egyre tökéletesebb gépezetként működő rendészeti osztálynak Ford üzemeiben többek között az volt a feladata, hogy teljesen kézben tartsa a gyár belső életét és az ott folyó munkát. A Ford Motor Company vagyonának védelmén kívül feladatai közé tartozott a fegyelem biztosítása és a koordinált

munka ellenőrzése annak érdekében, hogy a tömeggyártás zavartalanul, ütemesen menjen végbe. Az osztály személyi összetétele és egyeduralomra törő vezetési módszerei azonban súlyos, fekete fellegként függtek a dolgozók feje fölött. Az üzemben a laktanyák és a terror légköre uralkodott.

A szerelőszalag mellett mindenki elővigyázatosan viselkedett, mintha állandóan veszélyben forogna az élete. Még a magasabb szintű vezetők is óvatos hangon beszéltek az üzleti tárgyalásokon. Elég volt, ha az üzletfél megkísérelte kétségbevonni Dearborn urának valamilyen döntését, azonnal megkapta a szokásos feleletet:

− Mr. Ford rendkívül sokoldalú, okos ember, és sohasem téved.

A „Fortune” folyóirat már 1933-ban ezt írta róla: „River Rouge-ban tulajdonképpen mindenki állandó félelemben él attól, hogy elveszítheti Mr. Ford jóindulatát. Ez a félelem annál nagyobb, minél magasabb állást tölt be az illető.”

A félelem légköre jellemezte a fordi hierarchia összes állomásait. A felsőbb szinteken ez a félelem már a lelki egyensúly elvesztésével volt határos, hiszen az osztályvezetőnek sokkal több veszteni valója volt, mint az irodai takarítónőnek. A félelem kisugárzott azokra az emberekre is, akik csak közvetve álltak kapcsolatban Ford vállalatával. Ford egyik Dearborntól több száz kilométerre eső elárusítóhelyének vezetője az egyik vevővel folytatott baráti beszélgetése során kijelentette:

− Szívesen beszélnék erről a dologról önnek, ha biztosan tudnám, kihez van szerencsém, Harry Bennettnek megvannak a spiclijei az egész országban.

Ford sajátos „személyi kultuszának” Dearbornban − és azon kívül is − fontos összetevője volt a fizikai félelem. Mindenki félt a hatalmaskodástól és az erőszaktól, a munkanélküliség és az éhség rémétől. Ha azonban olyan valakin akartak túladni, aki magasabb állást töltött be, finomabb, rafináltabb módszereket alkalmaztak. Olykor szisztematikusan megfosztották az áldozatot hatáskörétől, aminek azután az volt a következménye, hogy a nagyratörőbbek önként mondtak le állásukról. Máskor egyszerűen semmibe vették az illető vezető állású dolgozó intézkedéseit, és ezzel kapcsolatban „felsőbb utasításra” hivatkoztak. Az egyik mérnök, akivel szemben így jártak el, vette magának a bátorságot, és közvetlenül Fordhoz fordult. Feltette neki a kérdést, hogy vezetője-e osztályának vagy sem. Erre Ford állítólag − őszinte elégtételt eláruló mosollyal − így válaszolt: − Már két éve nem az.

A beszélgetés és az egyéb személyi érintkezés a munkások között az étkezési szünetek ideje alatt Fordnál már régóta tilos volt. A tízórai szünetben a munkás egyszerűen lekuporodott a padlóra, és szótlanul fogyasztotta el tízóraiját.

Még szigorúbban meg volt tiltva a beszélgetés a munkaidőben. A munkások azonban ennek ellenére is szót értettek egymással, és ezzel kapcsolatban nagyfokú találékonyságról tettek tanúságot, így született meg a Ford-műveknél az a

„konspirációs” beszélgetési mód, amelyet azután „fordi suttogásnak” neveztek. Az ebben gyakorlott munkások úgy tudtak beszélgetni egymással, hogy le sem vették szemüket munkájukról. A tilalom vonatkozott a szakképzett géplakatosokra is, bár ezek − tekintettel munkájukra − szabadon mozoghattak az üzemben. A géplakatosok egyébként már régen kitalálták annak módját, hogyan beszélgethetnek egymással anélkül, hogy ebből káruk származnék. Ez a módszer abban állott, hogy a legkomolyabban gesztikuláltak az egyik esztergapad vagy valamilyen műszaki rajz fölött, és eközben félhangon saját ügyeiket tárgyalták meg.

Ford munkarendje megtiltotta az éneket, a fütyülést, sőt mi több, még azt is, hogy a munkás elnevesse magát munkaközben. Mindezeket a fegyelmezetlenség megnyilvánulásainak és a szolgálati engedelmesség megsértésének minősítették. Az „arc fordizálása”, vagyis annak kikényszerítése, hogy az ember arca egészen kifejezéstelen legyen, Bennett egyik módszere volt arra, hogyan csináljon az emberekből lélektelen automatákat. Ez 1940-ben bírósági eljáráshoz vezetett, mert egy John Galló nevű munkást azon „kaptak rajta, hogy elnevette magát”, s ezért a szerelőszalag állítólag fél perccel megkésett. Amikor Gallót ezért elbocsátották, a munkás a bírósághoz fellebbezett, ahol a munkaügyi bíró kimondotta, hogy a gyári munkarend nem tilthatja meg a munkásnak, hogy elnevesse magát. Minthogy nem volt megállapítható okozati összefüggés „a nevetés” és a munka termelékenységének csökkenése között, a bíróság John Gallónak megítélte a törvényes kártérítést. Ford képviselőinek csak azért nem sikerült elérniük az ítélet megváltoztatását, mert az eset már Roosevelt elnöksége és a „New Deal” törvényéinek hatálya alatt történt.

1936 karácsonyán a Ford Motor Company egyik eszes és ötletes fiatal tisztviselője elhatározta magát, hogy kísérletet folytat le annak megállapítása céljából, hogyan befolyásolják a tilalmak a River Rouge-i üzemben dolgozó munkások pszichikumát. Az éjszakai műszakból hazatérő emberek elé állt, és minden egyes munkást, akivel találkozott, azzal köszöntött, hogy „Boldog karácsonyi ünnepeket!” Az első elébe kerülő munkás valamit morgott a bajusza alatt, a második sóbálványként állva maradt és csodálkozva nézett a fiatal tisztviselőre. A többiek szótlanul haladtak el mellette, rá sem néztek arra az emberre, aki boldog ünnepeket kívánt nekik.

Ford munkarendje abban különbözött a börtönszabályzatoktól, hogy a vállalaton kívül is érvényes volt. A Ford-cég munkavállalójának gyakorlatilag nem lehetett magánélete. Felújították például a szeszes italok élvezetének tilalmát, mégpedig olyan formában, hogy az már nemcsak a nyilvános helyekre vonatkozott, hanem a dolgozók otthonaira is. A tilalom áthágása azonnali hatályú elbocsátást vont maga után.

Bennett arra törekedett, hogy ezt a tilalmat az Egyesült Államok határain kívül is érvényesítse. Ford brazíliai gumiültetvényén, amely a „Fordlandia” nevet viselte, a szabályok megengedték, hogy a fehér munkafelügyelők igyanak, a

brazíliai munkásoknak azonban ugyanez szigorúan tilos volt. A munkásság erre sztrájkkal válaszolt, és csak a tilalom hatályon kívül helyezése után állt ismét munkába.

A Ford Motor Company dolgozói személyi szabadságjogainak további megsértése volt, hogy Ford-kocsik vásárlására kényszerítették őket. Az egészet a gyári parkolóhelyek ellenőrzésével kezdték, hogy megállapítsák, hányan járnak munkába konkurrens márkájú kocsikon. Ezekre azután két irányból gyakoroltak nyomást: az egyik oldalon fölötteseik vették elő őket, a másik oldalon pedig a Ford-kocsik eladói zaklatták nyugalmukat. Ez utóbbiak az igazgatóságtól megkapták azoknak a munkavállalóknak a jegyzékét, akik vagy nem rendelkeztek még saját gépkocsival, vagy pedig más márkájú kocsit vásároltak. Nem egy dolgozó csak azért vásárolt Ford-kocsit, mert remélte, hogy amíg a kocsi vételárát nem törleszti le, nem bocsátják el a munkából. Azok, akiknek más márkájú autóik voltak, kocsijukat a mellékutcákban állították le.

Amikor Bennett egy szép nap kihirdette, hogy a gyári parkolóhelyen kizárólag Ford-kocsik állhatnak kiderült, hogy a parkolóhelyen kívül annyi Chevrolet áll, hogy a Ford-alkalmazottak Chevroletjeinek száma csak ennek a márkának csinál kiváló reklámot.

Bennett Dearborn társadalmi és politikai életét három bizalmasa útján uralta: az egyik Leo Schaeffer bíró volt, a másik Carl Brooks rendőrfőnök, a harmadik pedig Verne Doonan, a városi közrendészeti bizottság tagja.

Shaeffer bíró személyében Bennett magas állású politikai szövetségeshez jutott, mert Schaeffer volt az, aki hivatalánál fogva véglegesen döntött a választási gyűlések és a nyilvános beszédek engedélyezéséről. A végrehajtó rendőri hatóságok jogi tanácsadójaként ő hagyta jóvá a városi hatóságok összes szabályrendeletét. Schaeffer támogatásával Bennett zavartalanul valósíthatta meg politikai machinációit és intrikáit, mert a bírót Forddal pénzügyi és társadalmi kötelékek kapcsolták össze. Schaeffer bíró apja ugyanis jó barátságban volt Forddal, és emellett a bíró szállította a Ford Motor Company munkásainak tízóraiját. Shaeffer 1937-ben ezeken a szállításokon ötvenezer dollárt keresett.

Carl Brooks ezzel szemben kizárólag Bennettnek köszönhette karrierjét, a rendőrfőnöki posztot. Bennett így viszonozta hamis tanúvallomását a Ford-Sapiro-perben. Tizenkét évet töltött a rendőrfőnöki székben, amelytől bírósági határozattal fosztották meg. Rábizonyították ugyanis, hogy hagyta magát megvesztegetni a gengszterektől, akik rendőrfőnöksége idején földi paradicsomban éltek.

A rendészeti osztály harmadik bizalmi embere, Verne Doonan, szintén a Sapiro-féle perben tett hamis tanúzással szerzett érdemeket. 1929 óta Bennett ügynökeként a legkülönbözőbb megbízatásokat teljesítette. Már 1935-ben is olyan befolyásos személyiség volt, hogy sikerült Dearborn polgármesteri székébe Ford jelöltjét beültetnie. Ezt megelőzően, 1932-ben lett a közrendészeti bizottság tagja, ahol sikerült mind a rendőrséget, mind pedig Ford ügynökeit „tisztáznia” az alól a

vád alól, hogy a Dearbornba tartó éhségmenet tüntetői ellen fegyvert használtak.

Ezek hárman − Shaeffer, Brooks és Doonan − voltak Bennett politikai támaszai. Kémkedtek, agitáltak, fenyegettek, és szükség esetén még fizikai erőszakot is alkalmaztak. A volt öklöző szentül hitt ugyanis abban, hogy a legutolsó és a legbiztosabb érv az ököl.

− A Ford-művekben nem tűrünk banditákat és más kétes elemeket − jelentette ki Bennett annak az újságírónak, aki meglátogatta a River Rouge-i üzemet. Rámutatott a jól megtermett gyári rohamcsapatosokra és hozzáfűzte:

− Vagy talán ön azt hiszi, hogy ezek gengszterek? Ez nevetséges, hiszen mindegyiküknek van Dearbornban háza és családja.

Ezeknek az embereknek a feddhetetlen „dearborni családi" életéről nyújt némi képet egy jegyzék, amely annak idején a sajtóban is napvilágot látott. E jegyzéken azoknak a bűnözőknek csak töredéke szerepel, akiket Bennett közbelépésére feltételesen szabadlábra helyeztek, és azonnal felvettek Ford rendészeti osztályára. A jegyzékben nevek is szerepeltek, e helyütt azonban elég, ha csak a bűnözők számát és azt adjuk meg, miért ítélték el őket.

A bűncselekmény megnevezése	Hányan dolgoztak Fordnál
előre megfontolt gyilkosság.........................	2
felindulásban elkövetett emberölés..................	2
nemi erőszak....................................	2
gyilkossági kísérlet...............................	4
rablás...	2
betöréses rablás	1
betörés	8
fegyveres rablás	2
bankrablás	1
lopás	24
sikkasztás......................................	1
hamisítás	1
kábítószer−kereskedelem	1

És Harry Bennett az ilyen emberek segítségével védte Ford érdekeit és „nevelte" a dolgozókat Dearborn urának tiszteletére és csodálatára.

6. AZ URALKODÓ ÉS VÉGREHAJTÓJA

Bennettnek ezeket a „kádereit" könnyen meg lehetett különböztetni a nagyolvasztóknál, az acélművekben, a hengerdékben, a gépek mellett, a szerelőszalagoknál és más termelőberendezéseknél némán dolgozó tömegektől. A

rendészeti osztály tagjainak megjelenése és egész viselkedése a legkisebb kétséget sem hagyta afelől, hogy kikről is van szó. A betört orrú, csorba fülű, heges arcú erős és izmos fickók kényelmes léptekkel járkáltak az üzemben, be-benéztek az üzemi csarnokokba vagy pedig a gyári kapuk mellett támasztották a falat.

Jaj volt annak a munkásnak, aki elvesztette önuralmát, és bármi ellen tiltakozott. Egyszer egy kovácsolt acélidom kiugrott a túl nagy fordulatszámra beállított gépből, és ott helyben agyonvágta a gépet kiszolgáló munkást. Az a bevándorolt lengyel munkás, aki helyét elfoglalta, a baleset hatása alatt elvesztette önuralmát, és meglökte az őt sürgető művezetőt. Egy pillanat múlva öt rendész kihurcolta a műhelyből, s úgy megverték, hogy elvesztette eszméletét, majd kidobták a kapun. Az ilyen esemény egyáltalában nem ment ritkaságszámba. Előfordult, hogy a munkásokat „megelőzés céljából” is összeverték, hogy elrettentő példát statuáljanak.

Nem bántak sokkal jobban a munkásarisztokráciával − a szakképzett iparosokkal, a géplakatosokkal, edzőkkel stb. sem. Amikor a szakmunkások egyik nagyobb csoportját azzal gyanúsították, hogy kapcsolatokat tart fenn a vasasok szakszervezetével, azonnal leállították a munkát, leltározás ürügyén. Amikor visszatértek a műhelybe, szekrényeiket, amelyekben saját szerszámaikat tartották, feltörve és kifosztva találták. A mikrométerek a többi mérőműszerrel együtt eltűntek, más dolgaik viszont szanaszét hevertek a padlón. A szekrényekhez egyedül Bennett emberei férhettek hozzá.

Bennett beosztottai nem sokat törődtek a megbetegedett vagy balesetet szenvedett emberek egészségi állapotával sem. Ford egyik rendésze egyszer két négert vitt be az üzemi rendelőbe, akik hasmenésben − az öntödei munkások szokásos betegségében − szenvedtek. A rendészeti osztály embere − gyűlölködő pillantást vetve a szerencsétlen négerekre − ezeket mondta a szolgálatban levő ápolónak:

− Adj nekik egy adag bizmutot rummal. Ezek a feketék azt állítják, hogy hasmenésük van, és minden pillanatban megszakítják a munkát. Fáslizd be őket úgy, hogy ne tudjanak állandóan kiszaladgálni.

A rendészeti osztály tisztviselőinek tevékenysége, az üzemekben uralkodó légkör, Bennettnek és embereinek hatalmi túlkapásai, a brutalitás és a szadizmus drasztikus példái − csak kiszivárgott és bekerült a sajtóba, s ez nyugtalanította a közvéleményt. A mítosz igazságát, miszerint Ford barátja és jótevője munkásainak, egyre gyakrabban kezdték kétségbe vonni.

Eközben új legenda született, most már Bennett jótékonyságáról és nevelőtevékenységéről, aki kihozta a börtönökből a társadalomra káros elemeket, és visszatérítette őket az erkölcs és a kötelességteljesítés útjára. Nem egy cikkben úgy aposztrofálták a Ford-műveket, mint a megjavult bűnözők menedékét, ahol Bennett játszotta a jótékony szamaritánus szerepét.

Azt, hogy az eltévelyedett és kisiklott emberek „rehabilitációja” a valóságban milyen eredményekhez vezetett, nem egy éppen Bennett közbelépésének következtében szabadult gengszter életútja szemlélteti. Ezek között a kétes egyének között a díszhelyet Chester La Mare foglalja el, akit annak idején a „detroiti Al Capone”-ként ismertek. Életpályája kiválóan jellemzi a gengszterek szerepét az Egyesült Államokban általában, különösen azonban Bennett tevékenységét.

A szesztilalom idején La Mare monopolisztikus helyzetre tett szert a szeszes italok törvénytelen előállítása, csempészése és az azokkal űzött kereskedelem területén. Ezenkívül éjjeli mulatói és bordélyházai is voltak. 1928-ban ez volt Detroitban az az „ipar”, amely az automobilgyártás után a legnagyobb nyereségeket hozta. Ezeket a nyereségeket évi 215 millió dollárra becsülték. Karrierjének csúcsán La Mare naponta átlagosan háromezerötszáz dollárt fizetett be bankszámlájára. Ezek az összegek persze nemcsak szeszkereskedelemből származtak. La Mare bandája más gengsztereket is megfosztott zsákmányuktól, továbbá vasúti tehervagonok fosztogatásával is foglalkozott. La Mare ezenkívül széles körben űzte még a kábítószer-kereskedelmet is.

Annak ellenére, hogy tevékenysége és vállalkozásai ilyen szerteágazóak voltak, csak egyszer állt bíróság előtt, mégpedig illegális alkoholkereskedelem miatt. Elítélték, az ítéletet azonban Bennett közbelépésére felfüggesztették, a Ford Motor Company pedig különösen előnyös feltételekkel kötötte magához a gengsztert. Társtulajdonosa lett egy Ford-kocsik eladásával foglalkozó nagy kereskedésnek, és ugyanakkor engedélyt kapott arra, hogy ő szállítsa a gyümölcsöt a River Rouge-i üzemekbe. Csak ezekből a gyümölcsszállításokból évi százezer dollár jövedelemre tett szert.

De La Mare visszatért a szeszcsempészéshez és ezen túlmenően belebonyolódott egy nagyarányú lóversenycsalásba is. A botrány túl nagy port vert fel ahhoz, hogy napirendre lehetett volna térni fölötte, így Bennett kénytelen volt oly értelmű nyilatkozatot közzétenni, hogy La Mare nem a Ford Motor Company alkalmazottja. A gyümölcsöt persze továbbra is ő szállította. Bennett és La Mare együttműködése csak akkor szakadt meg, amikor La Mare meggyilkolta a konkurrens banda főnökét, Gasparo Scibiliót. A „gyümölcsszállítót” pár napra rá agyonlőve találták saját házában. A gengszterfőnök özvegyének jogi képviselője Louis Colombo volt, Ford ügyvédjeinek egyike, akit egyúttal specialistának tekintettek az alvilággal kapcsolatos ügyekben.

Az emberekben egyre gyakrabban felmerült a kérdés, vajon Ford tud-e Bennett bűnös üzelmeiről. Nimbuszának védelmezői makacsul azt állították, hogy semmiről sem tudott, hogy minden rossz tudtán kívül történt, és ő ilyen dolgokat sohasem engedne meg. Bebeszélték a hiszékeny embereknek, hogy az öregedő gyárosnak port hintettek a szemébe, visszaéltek bizalmával és legközelebbi tanácsadói tudatosan félrevezették. Főbűnösnek természetesen Bennettet állították be.

Kétségtelen, hogy Bennett nem egy cselekedete elkerülhette az öreg gyáros figyelmét, már csak azért is, mert a vállalat gigantikus méretei már nem tették lehetővé, hogy mindent maga ellenőrizzen. Igaz az is, hogy Fordnak, sok más nagyiparoshoz hasonlóan, gyakran kizárólag beosztottainak információira kellett támaszkodnia.

Bennett azonban lépésről lépésre, kenyéradó gazdájának figyelő szeme előtt bontakoztatta ki képességeit és haladt előre a ranglétrán. Lényegében ugyanazt csinálta, mint Sorensen és Liebold, de Ford véleménye szerint sokkal jobban. Nem tudni, mi volt az, amit Ford Bennettben a legjobban értékelt: szervezői tehetsége, merészsége, vagy pedig hideg kegyetlensége.

Bár a Ford Motor Company elnökének tisztjét név szerint Edsel Ford töltötte be, nem ő, hanem éppen Bennett volt Henry Ford politikájának legfőbb végrehajtója. E politika koncepcióját azonban nem Bennett alakította ki. Főnökének utasításaihoz igazodott, aki − jóllehet már közeledett a hetedik X-hez − még csak nem is gondolt arra, hogy a gyeplőt kiengedje a kezéből. Elképzelhetetlen tehát, hogy az öreg Ford ne tudott volna Bennettnek és bandájának üzemiéiről. Ennek bizonyítására elég, ha egyetlen eseményt említünk meg.

1937-ben a „Time”, az egyik elterjedt amerikai hetilap, egy fényképet tett közzé Bennett embereiről, amint éppen bottal támadnak az üzemnek a szakszervezettel való szimpatizálással gyanúsított munkásaira. Másnap Ford utasítást adott, hogy vissza kell vonni az összes hirdetéseket a „Time”-tól, valamint az ugyanazon kiadóvállalat tulajdonát képező „Life”-től és „Fortune”-tól is.

Bennett emberei közül kerültek ki Ford testőrei is. Védőszárnyaik alatt úgy érezhette magát, mint aromái császár, akit pretoriánusai vettek körül. Otthonában és a gyárban, akár magánemberként, akár hivatalosan jelent meg valahol, bárhova is ment, állandóan több ember őrizte. Bennett szerette a színpadias hatásokat, Ford minden egyes nyilvános fellépését olyan pompával kísérte, hogy az egy feudális herceg udvartartására emlékeztetett.

1939-től kezdve az a szokás honosodott meg, hogy érkezését a gyárba előre jelezték az összes gyári őrszobáknak, a „főhadiszálláson” pedig automatikus jelzőberendezés lépett működésbe. Mindez megismétlődött, amikor Ford elhagyta a gyárat. Autóját − mint az árnyék − mindig a rendészeti osztály szolgálati gépkocsija kísérte.

Az uralkodó és politikájának végrehajtója túlságosan sok időt töltöttek együtt ahhoz, hogy ne tudták volna, mit csinál a másik. Ford munkatársai között Bennett volt az, aki legkönnyebben be tudott jutni hozzá. Sőt, a benyomás olykor az volt, hogy ez az előjog csak Bennettet illeti meg. Egyébként Ford maga is gyakran kereste fel a rendészeti osztályt, így éppen elég alkalma volt meggyőződni, mit is csinál Bennett valójában és milyen emberekkel veszi körül magát.

Kapcsolatuk szorosabb volt a szokásos baráti kapcsolatoknál. Bennett

feleségével együtt gyakori vendég volt Fordék asztalánál. 1938-ban pedig Henry és Clara Ford a Bennett házaspárt közjegyzői okirattal saját birtokukból nagy kiterjedésű telekkel ajándékozta meg, hogy a hű szolgák leghűbbikének nyaralója legyen. Egyébként a személyes jellegű szolgáltatások kölcsönösek voltak, mert Ford olyan ügyek elintézésére kérte fel Bennettet, amilyenekkel az emberek általában csak a hozzájuk legközelebb állókat és legbizalmasabb barátaikat szokták megbízni. Bennett például, aki tudott arról, hogy Ford szimpatizál Mary Pickforddal, az ismert filmszínésznővel, személyesen intézkedett a színésznő férjének, Charles Rogersnek elszállásolásáról, amikor vendégfellépésre Detroitba érkezett. Amikor Ford családja nyaralt, Bennett személyesen gondoskodott Ford ellátásáról és azokról az ínyencségekről, amelyeket gazdája szeretett.

A magánnyomozásokat, a tanúk felkutatását és „előkészítését" a bírósági tárgyalásokra, bizonyos válóperek kimenetelének diszkrét befolyásolását, az antiszemita anyagok összegyűjtését − mindezt Bennett végezte urának és parancsolójának utasítására. Abban az időben, amikor folyt a „hétéves háború a zsidók ellen", Ford egyik ismerősének kijelentette, hogy Lincolt elnököt a zsidó maffia ölte meg. Amikor az illető megkérdezte, hogy vannak-e erre bizonyítékok, az automobilkirály így válaszolt:

− Ó, kétségtelenül vannak! Hiszen Bennett mindent alaposan megvizsgált.

7. OKOK ÉS KÖVETKEZMÉNYEK

Az évek hosszú során át mesterségesen táplált mítoszok és hazugságok meg is hozták a várt gyümölcsöket. Az amerikaiak milliói elhitték, hogy a River Rouge-i munkásoknak nincs semmi okuk panaszra, és ezért ott a szakszervezeteknek sincs létjogosultságuk. A való helyzet ezzel szemben az volt, hogy a munkások harca a szakszervezetekbe tömörülés jogáért és a munkához való jogért a kollektív szerződésben megállapított feltételek alapján, a Ford-művekben élesebb és jóval hevesebb volt, mint minden más, ugyancsak tömeggyártással foglalkozó vállalatnál. A Ford Motor Companyban lejátszódott események megértéséhez meg kell értenünk a harc kitörésének objektív okait és azt a gazdasági helyzetet, amelyben akkoriban minderre sor került.

A harmincas évek elején kirobbant gazdasági világválság az Egyesült Államokban alapjaiban rendítette meg a társadalmat. A munkanélküliek beláthatatlan seregei, a „prosperity" bőséges esztendői után a fellegekből a földre csöppent társadalmon eluralkodó általános apátia, Hoover elnök republikánus kormányának reakciós beállítottsága − mind azzal a következménnyel járt, hogy a szakszervezetek majdnem teljesen elvesztették amúgy is minimális befolyásukat az ipari munkások körében. Csak miután Franklin Delano Roosevelt foglalta el az

elnöki széket, hozták meg 1933-ban az ipari kapcsolatokat szabályozó törvényt, a „National Industry Recovery Act”-ot (NIRA), amely elősegítette a szakszervezeti mozgalom aktivizálódását. E törvény híres 7A részének legfontosabb mondata így hangzott:

„. .. a munkavállalóknak joguk van szakszervezetekbe tömörülni, saját maguk által választott képviselőik útján kollektív módon tárgyalni a munkaadókkal; képviselőik megválasztásába és kijelölésébe sem a munkaadók, sem pedig azok tisztségviselői nem avatkozhatnak bele, nem korlátozhatják őket, sem pedig rájuk nem kényszeríthetik akaratukat.”

1936 novemberében az Amerikai Munkásszövetségben (AFL − American Federation of Labor) tömörült nyolc szakszervezet vezetője kilépett ebből az elöregedett, mindig csak kompromisszumokra törekvő szervezetből és megalapították az Ipari Szervezetek Kongresszusát (CIO − Congress of Industrial Organisations). Az országot rövid időn belül sztrájkhullám öntötte el. Ez volt az első eset, hogy az amerikai munkásság nyílt támadást indított a nagytőke ellen. A szakszervezetek megszervezésében és a dolgozók politikai tudatának felkeltésében nagy szerepet játszott a számbelileg ugyan kicsiny, viszont annál aktívabb kommunista párt. Az AFL-ből kilépett és a CIO-ba belépett szakszervezetek közül a harcot Ford ellen az Automobilipari Munkások Szakszervezetének (UAW − United Automobile Workers Union) kellett felvennie.

A fentebb már említett 7A rész − amelyet az Egyesült Államok proletariátusa Magna Chartájának nevezett − végre fegyvert adott a Ford Motor Company munkásainak kezébe is. Követeléseiknek és kívánságaiknak Fordhoz címzett listája, a munkásság legelemibb igényeit foglalta magába: a folyamatos foglalkoztatás biztosítását, a munkafeltételek és az üzemekben uralkodó légkör megjavítását kérték.

1937 és 1940 között a Ford-műveknél dolgozó munkások reálbérei alacsonyabbak voltak, mint 1914-ben. Az akkori ötdolláros napibérrel összehasonlítva a második világháború kitörése előtti napi hat-nyolc dolláros bérnek kisebb vásárlóereje volt, mert a létfenntartási költségek időközben erősen megemelkedtek.

A harmincas évek válsága legelsőnek az automobilipart sújtotta. A piac ugyanis évről évre új modelleket követelt. Hogy az ipar eleget tudjon tenni ezeknek az igényeknek, évente változtatnia kellett a technológiai folyamaton, s emiatt az üzemeknek bizonyos időre meg kellett szakítaniuk a termelést, le kellett állniuk, így azután az a munkás, aki korábban folyamatosan dolgozott, most idénymunkássá degradálódott, és éves viszonylatban sokkal kevesebbet keresett, mint korábban. Ha emellett azt is mérlegre tesszük, hogy a válság az automobiliparban majdnem egészen a második világháború kitöréséig tartott, és hogy a munkások ezekben az években hetente átlagosan három, legfeljebb négy napot dolgozhattak, nem nehéz elképzelnünk, milyen társadalmi és szociális következményei voltak ennek a helyzetnek. 1934-ben az automobilipari

munkásoknak majdnem a fele keresett kevesebbet évi ezer dollárnál.

A bérharcokban így azután nemcsak a bérek nagyságáról, hanem a foglalkoztatás állandóságáról, folyamatosságáról is szó volt. A munkanélküliségtől való félelem megoldást sürgető nagy társadalmi problémaként jelentkezett. És az automobilipar nagyjai között éppen Ford volt a legesküdtebb ellensége a munkások munkanélküliség elleni biztosításának általában, és az átmeneti munkanélküliség elleni biztosításnak különösen. Úgy gondolta, hogy neki nem kötelessége támogatni a munkásokat azokban az időszakokban, amikor ideiglenes jelleggel leállította a gyártást. Nem csodálkozhatunk tehát, hogy minden lehetséges eszközzel küzdött a társadalombiztosításról szóló törvényjavaslat elfogadása ellen. Szócsöve, Cameron arról szónokolt, hogy a munkanélküliek támogatása a szövetség részéről nem más, „mint eszköz a társadalom lelkiismeretének megtisztítására".

Amikor a kongresszus 1935-ben törvényerőre emelte a javaslatot − ez volt a „Social Security Act" − Ford minden lehetséges módon igyekezett megakadályozni életbe léptetését. Éppen ezért harcolt Rooseveltnek az 1936. évi elnökválasztáson való újraválasztása ellen, és Roosevelt republikánus ellenfelének, Alfred Landonnak a jelöltségét támogatta. Egyik sakkhúzása volt az a röpirat, amelyet közvetlenül a választások előtt a Ford-művek minden egyes dolgozója ott talált fizetési borítékjában. A röpirat azt állította, hogy a munkanélküliségi és öregségi biztosítás díjait a dolgozók kereseteiből fogják majd levonni „rejtett adó" formájában, amit a washingtoni bürokraták eszeltek ki.

Amikor az automobiliparban egyik cég a másik után kötött a NIRA 7A értelmében kollektív szerződést, amivel ezek a cégek egyúttal azt is kifejezésre juttatták, hogy készek együttműködni a szakszervezetekkel, kiderült, hogy a bőkezű Ford rosszabbul fizeti munkásait, mint akár a General Motors konszern, akár a Chrysler-cég. És amikor a szakszervezeti emberekkel vívott elkeseredett harc után 1941-ben végre kapitulálnia kellett, napfényre került, hogy Ford munkásai éves átlagban 400 dollár körül kerestek, és hogy a magas munkabérek apostolának a keresetek kiegyenlítése összesen mintegy 52 millió dollárjába került.

Már senki sem kürtölhette világgá, hogy a Ford-művek munkásainak igazságos bérezését a Wall Street pénzemberei teszik lehetetlenné. A valóság az volt, hogy Ford a munkabérek megnyirbálásával akart győzelmet aratni nagy versenytársai − a General Motors és a Chrysler fölött.

Az automobiliparban végbement, már említett strukturális változások, a termelésnek ezekből a változásokból következő idényjellege, valamint a gyártási önköltség minimális szinten való tartására irányuló szüntelen törekvés, különösen azonban a nagy gazdasági válság következményei − mindez fokozta a munkásokban a létbizonytalanság érzését. A munkásosztály fellépései éppen ezért

egyre élesebbek lettek. Különösen az idősebb munkások helyzete romlott, mert a gyártás újraindítása után ők jóval nehezebben kaptak munkát, pontosabban nehezebben kapták vissza munkahelyüket, mint a fiatalabbak.

A gazdasági válság és a nagy „munkaerő-kínálat” éveiben az autógyárosok válogathattak, amikor az újbóli üzembe helyezéskor dolgozókat vettek fel. Az egész nagyon hasonlított a rabszolgavásárra, mert az emberekkel úgy bántak, mint lelketlen gépekkel, figyelmen kívül hagyva minden szociális vagy emberiességi szempontot, így volt ez eddig is, a gazdasági válság éveiben fokozottabban. Az üzemek ugyanis jóval szívesebben vettek fel fiatalabb munkásokat, mert nekik alacsonyabb béreket fizethettek, továbbá könnyebb volt őket betanítani az autógyártásban használatos különböző gépek és szerszámok kezelésére. A gépesített gyártási folyamatban már nem volt szükség szakképzett munkásokra, a fiatalok pedig könnyebben alkalmazkodtak a munka üteméhez. Látszólag paradox helyzet alakult ki: minél hosszabb ideje dolgozott a munkás az üzemben, annál kisebb reménye volt arra, hogy oda visszatérhet, mert kiszorították a fiatalabb jelentkezők.

De nemcsak az automobiliparban volt ez így, hanem általában az egész iparban. Ford üzemei nem jelentettek tehát ebből a szempontból kivételt. Csak abban különböztek más cégektől, hogy tulajdonosuk kifelé ennek éppen az ellenkezőjét hirdette. Ford még 1940 decemberében is kijelentette:

„A Ford Motor Companynál nincs szokásban a dolgozók elbocsátása, ha betöltötték bizonyos életévüket. Éppen megfordítva, mi arra törekszünk, hogy idősebb dolgozókat foglalkoztassunk.”

Erről mindazok meggyőződhettek, akik engedélyt kaptak az üzem meglátogatására, mert három nyolcvanéves öreg munkást mutattak nekik, akik az egyik szerelőasztalon minden sietség nélkül bizonyos, közelebbről meg nem határozható alkatrészek összeállításával foglalkoztak, így kívánták meggyőző bizonyítékát adni annak, hogy Ford jó szíve nem engedi meg, hogy üzemeinek kiérdemesült öreg dolgozói az utcára kerüljenek. Amikor a küzdelem Ford és a szakszervezet között elérte csúcspontját, állandóan azzal érvelt, hogy dolgozóinak több mint ötven százaléka idősebb negyvenévesnél.

A valóság ezzel szemben az volt, hogy az idősebb és jobban fizetett dolgozóktól Ford ugyanúgy, és ugyanazokból az okokból szabadult meg, mint versenytársai, így volt ez 1914-ben, 1921-ben és az 1926-tól 1928-ig terjedő években, majd természetesen a nagy gazdasági válság idején is. És Ford különböző szeszélyei és előítéletei vezettek oda, hogy éppen Dearborn volt az a hely, ahol a dolgozók egyetlen napig és egyetlen óráig sem érezték biztonságban magukat.

Senki más nem értett Fordnál jobban ahhoz, hogy a dolgozókat állandó idegfeszültségben és már a pszichózissal határos félelemben tartsa munkájuk elvesztése miatt. És végül − egyetlen más autógyárban sem uralkodott Bennett típusú ember és a normális gyári hierarchia mellett egy, rendőrökből, besúgókból

és politikusokból álló valamiféle szuperkormány.

Amikor az Automobilipari Munkások Szakszervezete (UAW) megkezdte a harcot a kizsákmányolás ellen, a legélesebben a tömeggyártás gyilkos tempóját támadta, mert ebben látta a legfőbb eszközét a kizsákmányolásnak és forrását a munkásosztályon a gépesített termelés korában esett sérelmeknek. A szerelőszalag sebessége, a korszerű esztergák fordulatszáma, a gépkalapácsok ütéseinek frekvenciája, az edzőkemencék termelékenysége − egytől egyig meghatározott célt szolgáló szerves része volt a technológiai folyamatnak. Ez a cél pedig nem volt más, mint a munkás erőkifejtésének fokozása, de úgy, hogy ezért mininális ellenértéket kapjon. És itt felmerült egy hallatlanul komoly és nehéz probléma: milyen legyen a termelés üteme, hogy az − a kívánatos termelékenység elérése mellett − ne lépje túl a megengedhető emberi erőfeszítés határát.

Mint a fentiekből megállapítható, a munkások elvileg nem kifogásolták a munka gyors ütemét. Megértették, hogy a tömegtermelés azt kívánja, hogy a termelőberendezések bizonyos ritmus szerint dolgozzanak. Megértették, hogy az egyenletes sebességgel haladó szerelőszalag mellett az emberek százainak vég nélkül ismétlődő egyszerű műveleteket kell végezniük, osztályozniuk, illeszteniük, meghúzniuk, csavarozniuk, szerelniük kell. A termelőmunkás akár Fordnál, akár más tömeggyártással foglalkozó üzemben készségesen alávetette magát a tömeggyártás fegyelmének, de csak bizonyos feltételekkel. Mindenekelőtt azt követelte, hogy részesedjék a tömeggyártási folyamatok gépesítéséből adódó többletnyereségekből. Emellett tudatában akart lenni annak, hogy mindennapi szorgalmas munkája az egész társadalom javát szolgálja, mert csak ez adott értelmet és megbecsülést fáradságos munkájának. Továbbá elvárta, hogy részvétele a tömeggyártásban végső soron azzal az eredménnyel jár, hogy az általa előállított gépkocsihoz vagy más, számára eddig elérhetetlen javakhoz ő is hozzájuthat.

A valóság ezzel szemben az volt, hogy a tömeggyártás ugyan hatékonyan bővítette a felvevő piacot, de csak a termelési eszközök tulajdonosait tette még gazdagabbakká. A lázadást a munka ütemének meggyorsításával szemben fokozta az automobilipar új önköltségcsökkentési politikája, amelyet a Ford-művekben különösen kíméletlenül érvényesítettek. Akkor nyúltak ehhez az eszközhöz, mikor már teljesen kimerítették mindazokat a lehetőségeket, amelyek a munka termelékenységének növelésére műszaki és szervezési vonalon rendelkezésre álltak. A harmincas években, a gazdasági válság mélypontjának éveiben, már csak egyetlen önköltségcsökkentési módszer maradt: a termelés további gyorsítása „az ember kibelezése” révén, ahogy ezt a módszert Ford munkásai elnevezték.

Az autógyárosok céljuk elérése érdekében − Forddal az élükön − minden lelkiismeret-furdalás nélkül ismét a jól bevált módszert alkalmazták. Ha a munkás elégedetlenségének bármilyen jelét adta vagy ellenkezni próbált a gyilkos munkatempóval szemben, azonnal megkapta az agyonkoptatott feleletet:

− Ha nem tetszik, elmehetsz. A kapu előtt seregestől állnak az emberek, akik

éppen ilyen munkára várnak.

A munkásnak tehát nem volt más választása, ha nem akart éhen halni családjával együtt, inaszakadtáig dolgozott. Az, hogy a legkisebb pihenő nélkül négy óra hosszat ott kellett állnia a szerelőszalag mellett vagy kezelnie kellett a gépet, szabállyá vált. Ha egy korty vizet akart inni vagy szükségét akarta elvégezni, sőt mi több, ha balesetet szenvedett és kezelésre volt szüksége, nemegyszer órákig kellett várnia, amíg megérkezett helyettese. A munkaadók szempontjából mindez önköltségcsökkentést jelentett, a munkások számára viszont − keresetük rejtett csökkentését. Tudatában voltak annak, hogy minél gyorsabban dolgoznak, annál korábban végződik munkájuk, mert annál rövidebb idő alatt fejeződik be az „idény” és annál korábban kezdődik a munkanélküliséget jelentő hosszú üzemszünet. Abban pedig senki sem lehetett bizonyos, hogy az üzemszünet után visszakapja-e munkáját.

A keserűségek betetőzéseként a szerelőszalag gyilkos üteme gyakran idézett elő rokkantságot, sőt halálos baleseteket is. A harmincas években az előző tíz évhez viszonyítva többszörösére emelkedett a véres üzemi balesetek száma. Arra viszont nem volt mód, hogy a munkások erőfeszítését és kimerültségét bárki is mérje és számon tartsa. Bár a munkás szenvedett az embertelen munkatempótól, mégsem ez keserítette el a legjobban. Szemében a legfontosabb a munkaalkalom megtartása volt, s ennek feltétele, a munka ütemének szakadatlan gyorsítása.

És éppen ez volt a probléma lényege. Amíg a szakszervezet érvényt tudott szerezni követeléseinek, munkahelyén csak az a munkás tudott megmaradni, aki lépést tartott a gép vagy a szerelőszalag sebességével. Az idősebbeknek versenyre kellett kelniük a fiatalabbakkal, de sokszor még ez sem segített: a munkába való visszavételnél az életkor döntött, és nemegyszer a felvételi irodában dolgozó tisztviselő hangulata, így azután nem csodálkozhatunk azon, hogy még a gazdasági válság éveiben is egymást követték az elkeseredett sztrájkok.

Ford a feltámadóban levő vihar előjeleit figyelmen kívül hagyva továbbra is az alattvalóinak sorsát szívén viselő jóságos uralkodó szerepében tetszelgett a nagyközönség előtt. Szócsöveinek útján egészen képtelen érveket sorakoztatott fel saját módszerei védelmében.

Mindenekelőtt egekig dicsérte a tömeggyártás áldásait, azokat pedig, akik bírálták a futószalagos gyártási módszereket, a műszaki haladás és egyáltalában az emberi civilizáció ellenségeinek bélyegezte. Cameron a szokásos vasárnapi rádióműsorszámban a szerelőszalagot a „modern keresztyén világ csodájának” nevezte.

Cameron szerint a szerelőszalagos gyártás egyhangúságára és unalmas voltára csak a „könyvmolyok” és „írók” panaszkodhatnak, akik „elvesztették mindennemű kapcsolatukat a ma világával”. Ezen túlmenően − úgymond − egyetlen munkás sem panaszkodhatott indokoltan kimerültségre, mert Ford üzemeiben a szalag mindig „mérsékelt és emberies” sebességgel mozgott. Ford azt állította, hogy egyetlen munkása sem panaszkodott még idegkimerültségre,

mert, mint ahogyan azt ő maga írta: „Ügyelünk arra, hogy munkavállalóink se szellemileg, se testileg ne fáradjanak ki.” És mint a kérdés legjobb szakértője kinyilatkoztatta: „... Az átlagos munkás olyan munkára vágyik, amelynél nem kell fizikailag megerőltetnie magát, és főképpen nem kell gondolkoznia.”

Mindezekben az állításokban nemcsak a szemmel látható valótlanságok ütik meg az embert, hanem az a hamis szemszög is, amelyből a tulajdonképpeni témát megközelítik. Arról lehet vitatkozni, hogy az egyhangú munka káros-e vagy sem, azonban korántsem ez volt a konfliktus lényege. A munkások nem az egyhangúság ellen emelték fel szavukat, hanem a rendkívül terhes és egészségükre káros munkafeltételek ellen. Az a bizonyos hírhedt „speed-up” (vagyis a munkatempó állandó gyorsítása) Ford üzemeiben korábban kezdődött, mint a többi autógyárban, és az ember erőfeszítéseinek intenzitását itt olyan brutális módszerekkel fokozták, amelyeket Fordékon kívül másutt nem használtak. A dolgok természetéből következett, hogy az első szervezett ellenállásra éppen Fordnál került sor. Elsőként az ő munkásai nyomattak és terjesztettek harcos röpiratokat a munka gyilkos üteme ellen, s ugyanők voltak azok, akik elsőként tettek vallomást Ford és módszerei ellen a Roosevelt elnöksége idején létesített szövetségi vizsgáló bizottságok előtt.

Az első sztrájk az automobiliparban 1934. február 26-án, River Rouge-ban robbant ki. Az elkeseredett emberek spontán lázadása volt az. Hasonló „vad” sztrájkokra került sor két további Ford-üzemben is az Egyesült Államok területén. Amikor Roosevelt elnöksége alatt az ipar vonatkozásában új munkaügyi törvényeket hoztak, Ford versenytársai egymás után kötötték meg a kollektív szerződéseket a szakszervezettel, és ezekben a kollektív szerződésekben szabályozták − egyebek között − a munka ütemét is. Ebből a szempontból egyedül Ford volt a kivétel, aki − bizonyos átmeneti taktikai engedmények után − majdnem 1941 végéig nem volt hajlandó eleget tenni a szakszervezet követeléseinek.

B. C. Forbes, az amerikai közélet egyik kiemelkedő alakja, azt írta, hogy abban az esetben, ha az Egyesült Államokban az összes munkaadók Ford módszereit alkalmaznák, az országnak egészen komoly következményekkel kellene szembe néznie. A „New York Times” riportere nem átalotta a dearborni egyeduralkodót „ipari fasisztának” nevezni. Végül a „Fortune” folyóirat így jellemezte a River Rouge-i hangulatot :

„A légkör olyan feszült, hogy ha valaki váratlanul elsütne egy pisztolyt, minden bizonnyal ezer meg ezer ember kapna szívszélhűdést.”

NEGYEDIK RÉSZ

MÁS IDŐK

Jöjjenek hozzám az emberek
örömre vágyakozó,
Fáradt és szerencsétlen, szenvedő seregei,
Hagyják ott túlnépesedett
mostoha hazájukat,
Jöjjenek az én országomba
a nyomort szenvedők,
akiknek nincs födél a fejük fölött...
Fáklyámmal világítom be
megálmodott útjukat
Az aranyozott kapun keresztül
a szabadság országába!

(Részlet Emmy Lazarusnak a New York-i szabadság szobor talapzatába vésett „The New Colossus” c. költeményéből.)

1. MEGELŐZŐ INTÉZKEDÉSEK

Jóllehet az üzemekben egyre szaporodtak a felszín alatti forrongás jelei, Ford nem volt hajlandó beismerni, hogy munkásainak valóban okuk van az elégedetlenségre. Arra sem volt hajlandó, hogy tárgyaljon az Automobilipari Munkások Szakszervezetének (UAW) képviselőivel, és megkösse velük az első kollektív szerződést. Úgy vélte, hogy helyesebb, ha megelőzi ezt a „megalázást”, és azt hitte, hogy ezt meg is engedheti magának. Hiszen olyan eszközökkel rendelkezett, amelyeket mindenekfölött hathatósnak tartott. Amikor úgy döntött, hogy csatába bocsátkozik az UAW-val és azt a végső győzelemig végigharcolja, olyannyira bízott önmagában, hogy 1937 májusában nyilvánosan kijelentette:

− Sohasem ismerjük el sem az Automobilipari Munkások Szakszervezetét, sem pedig más szakszervezetet. A szakszervezetek jelentik a legnagyobb csapást, amely a földet valaha is érte.

Harry Bennett, Ford jobbkeze még nyíltabban fejezte ki magát:

− Semmisítsük meg a szakszervezeteket, mert a szakszervezet nemkívánatos, amerikaellenes és Istennek nem tetsző intézmény!

Ford nem akarta tudomásul venni a kongresszus által 1935 májusában hozott törvényt, a „National Labor Relations Act”-et sem, amely törvény félreérthetetlenül, végleges érvénnyel és az egész országra kiterjedő hatállyal szabályozta a kapcsolatokat a munkaadók és munkavállalók között. A szövetségi kormányzat nem sokkal a törvény életbe lépése után vizsgálatot indított a Ford-cég kilenc üzemében a törvény megsértésével kapcsolatban: River Rouge-ban Chicagóban, Buffalóban, Dallasban, St. Louisban, Kansas Cityben, Sommerville-ban, valamint Richmondban és a kaliforniai Long Beachban.

Mielőtt azonban az élesebb összecsapásokra sor került volna, Bennett mozgósította titkos tartalékait, hogy a rendészeti osztály kellő időben teljes harci készültségben álljon. Annak az embernek a számára, aki olyan szoros kapcsolatokat tartott fenn az alvilággal egész Michigan államban, ez nem jelentett különösebben nehéz feladatot. Miután az üzemi bérlistákon szerepeltek a társadalom legaljának és söpredékének nevei, a becslések szerint Bennett mintegy háromezer állig felfegyverzett emberrel rendelkezett. Az akcióba notórius bűnözőket is bevontak. Ford szolgálatában állt a hírhedt detroiti gengszter − Joe Tocco is.

A szövetségi hatóságok által az említett, kilenc esetben lefolytatott vizsgálat bebizonyította, hogy Ford üzemeiben minden harminc termelő munkásra jutott a rendészeti osztálynak egy ügynöke. Kivétel volt ez alól a Kansas Cityben dolgozó szerelőüzem, ahol Bennettnek egy-egy embere átlagosan tizennégy munkást ellenőrzött. Igen jellemző volt a Ford Motor Companyra, hogy a rendészeti

szolgálat embereinek száma 1937 nyarán volt a legnagyobb, tehát akkor, amikor a „Labor Relations Act” már életbe lépett.

Bennett nagy energiával és buzgalommal vetette bele magát a harci erők megszervezésébe. Minthogy már előre biztosítani akarta fölényét, külső segítséget is keresett. Detroitban és egész Michigan államban, annyi ember köszönhette állását és társadalmi pozícióját Bennettnek, hogy amikor elérkezett a Ford Motor Companynál a válság órája, könnyen rá tudta kényszeríteni őket, hogy ellenszolgáltatásképpen minden feltétel nélkül támogassák Ford akcióját az UAW ellen. A cég mindenekelőtt azt követelte, hogy a szólásszabadságot és a gyülekezési szabadságot a lehető legszűkebb határok közé szorítsák, továbbá hagyják jóvá mindazokat az intézkedéseket, amelyeket Ford az UAW-val és híveivel szembeni harc közben foganatosít.

A konszern először kiépítette „Dearborn Lovagjai”-nak szép nevű szervezetét, amely a nagy gazdasági válság idején keletkezett, és komoly segítséget nyújtott Fordnak az 1935. évi önkormányzati választásoknál. Ennek a szervezetnek, helyesebben rohamcsapatnak az volt a feladata, hogy „küzdjön a kommunista ragály” ellen, és „élessze fel az őszinte hazafiságot”. A gyakorlatban arról volt szó, hogy lezárják a várost az UAW agitátorai előtt.

Szövetségeseket kerestek Michigan állam határain kívül is. A frontharcosok megnyerése érdekében jelent meg Ford Bennett kíséretében 1939 októberében az Amerikai Légió Chicagóban megtartott országos konvencióján. Ford az első világháború katonáinak lojalitására és hazafias érzelmeire hivatkozva ezeket a harcosokat kétes bókkal tisztelte meg:

− Az Amerikai Légió az ország legmegbízhatóbb rendőri ereje.

Amikor így feldícsérte a frontharcosokat, nem feledkezett meg arról, hogy emlékeztesse őket a vele szemben fennálló kötelezettségeikre, mert hiszen a gazdasági válság és a munkanélküliség legnehezebb időszakában ötezer „légionáriust” foglalkoztatott! Ford emberei hozzákezdtek a toborzás utolsó szakaszához „az önkéntes sztrájktörők nagy hadseregébe”, és élcsapatát az Amerikai Légió tagjaiból és a frontharcosokból akarták toborozni.

A sztrájktörők seregének megszervezése és az UAW elleni harc nem volt eredeti gondolat. Az Egyesült Államokban már régóta nem volt hiány a hivatásos sztrájktörőkben, és volt egy ember, név szerint Pearl Bergoff, aki ezen a területen „hírnévre” tett szert, és milliókat keresett. A hivatásos gengszterek ezrei „tábornoknak” tisztelték. Maga Bergoff azt szerette, ha a „sztrájktörők királyának” titulálták. Ezt a címet a legteljesebb mértékben meg is érdemelte. Arra specializálta ugyanis magát, hogy véget vessen a legfontosabb iparágakban kirobbant nagy sztrájkoknak.

− A gombgyárban kitört sztrájkon törje másvalaki a fejét − jelentette ki a szakember büszkeségével. − Az én munkám csak akkor kezdődik, ha a sztrájk −

például − az acéliparban vagy a vegyiparban fenyeget.

Bergoff szolgálatait az 1907-től 1935-ig terjedő időben legkevesebb húsz nagy ameikai cég vette igénybe, közöttük a Standard Oil of New York, a Baldwin Locomotive Works, a Southern Pacific Railroad. A Bergoff Service cég, amely New Yorkban teljesen legálisan működött, csak 1925-ben tízmillió dollár nyereséget könyvelhetett el. A „sztrájktörők királyának” magánvagyonát viszont már akkoriban négymillió dollárra becsülték. Még az olyan valóban tehetséges szervező is sokat tanulhatott Bergofftól, mint amilyen Bennett volt.

Bergoff hadserege bűnözőkből, a legkülönbözőbb félrecsúszott elemekből, kalandorokból, apró bűncselekmények elkövetőiből és − hivatásos sztrájktörőkből állt. Különös gonddal válogatta össze személyi testőrségét, többségükben olyan emberekből, akiknek legalább előre megfontolt gyilkosság száradt a lelkén.

A Bergoff zsoldjában álló sztrájktörők napi keresete alacsony volt ugyan, viszont a sikeresen elvégzett akció után szabadrablás volt. Hogy ez mit jelentett a gyakorlatban, a Philadelphia Rapid Transit Companynál, egy nagy fuvarozási cégnél 1908-ban kitört sztrájk lefolyása mutatja. Ötezer gépkocsivezető és kocsikísérő tagadta meg a munkát, és éhbérének megjavítását követelte. Amikor az ügybe beavatkoztak Bergoff sztrájktörői, Philadelphiában néhány hétre elszabadult a pokol. Bergoff bandája kifosztotta az üzleteket, betört a magánlakásokba, és abba eresztett golyót, akibe csak neki tetszett.

− A sztrájk első két napján két ember öltek meg − közölte később a „sztrájktörők királya”. − Az egyiket saját költségemre temettettem el, mert családos ember volt.

Jól felszerelt fegyvertárral is rendelkezett, amelyet a fejlődésnek megfelelően állandóan kiegészített.

− Valaha 2500 puskánk volt, nagy mennyiségű lőszerkészletünk és több ezer gumibotunk. A textiliparban kitört legutóbbi sztrájkot azonban már könnyfakasztó gáz alkalmazásával törtük le − mondotta öntudatosan Bergoff.

Huszonhét évi működése alatt sikerült elkerülnie mindennemű bíróságot, amikor végül a bíróság előtt állt büszkén vallotta:

− Tizenhárom évig szolgáltam az amerikai ipart. Sztrájkoltak a vasutaknál, a hajógyárakban, az iparban, a közlekedésben. Én mindezeket a sztrájkokat letörtem, és még mindig szükség van rám.

Különben ekkor sem közvád alapján került a bíróság elé. Maguk az általa felbérelt sztrájktörők nyújtottak be ellene keresetet munkabérük és utazási költségeik megfizetése iránt.

Roosevelt munkaügyi törvényeinek életbe lépése után az ember azt gondolta volna, hogy nehezebb lesz ellenállni a Ford-művek dolgozói által előterjesztett követeléseknek. Nem álltak rendelkezésre azonban eszközök, amelyekkel a nagyiparosokat arra lehetett volna kényszeríteni, hogy tartsák tiszteletben a

„National Labor Relations Act”-et. A szövetségi kormányzat támogatása mindössze az alábbi válaszra korlátozódott:

− Ha elutasítanak titeket (mármint a szakszervezeteket), harcoljatok! A munkások tömege áll mögöttetek!

Az amerikai viszonyok között a munkások más válaszra nem is számíthattak. Maga Roosevelt sem értette meg és nem is ismerte fel, az ipari munkások szervezkedésének fontosságát. A bérmunkából élő emberekre a védelmező és a jótevő szemével nézett, de sohasem érezte igazán sorsukat, ehhez túlságosan is jó képviselője volt osztályának. Csak amikor 1934-ben és 1935-ben kezdett fokozódni és kiélesedni az iparban a harc a szakszervezetek körül, amikor már minden közvetítési kísérlet meghiúsult, akkor értette meg Roosevelt, hogy nem térhet ki a határozott állásfoglalás elől. Támogatta ugyan a munkaügyi törvényhozást, de sem szükségét, sem lehetőségét nem látta annak, hogy kikényszerítse a munkaügyi törvények végrehajtását is. Mindent „az erők szabad játékára” hagyott, ami gyakorlatilag azt jelentette, hogy a munkaadók továbbra is az elnyomás és a terror eszközeivel éltek.

Ford és parancsai fő végrehajtója a munkásokkal vívandó harcukban szövetségesekre találtak az amerikai hitleristák-ban is. A sztrájktörésre megnyert frontharcosok az Új Németország Barátai (Friends of New Germany) elnevezésű szervezet képviselőivel tartottak haditanácsot. Ebből a szervezetből született azután meg a German-American Bund, amelynek élére Fritz Kuhnt, az Egyesült Államok „führer”-ét akarták állítani.

Éppen Künn személye bizonyítja, hogy a Ford Motor Company vezetői az amerikai hitleristákkal akartak szövetségre lépni. Kuhn, a „führer” 1937 januárja óta szerepelt a Ford-művek fizetési jegyzékén és bármikor elhagyhatta munkahelyét, hogy szervezze az Új Németország Barátait.

Ford nevét egyesek különben már régen összekapcsolták a hitleri törekvésekkel. Már 1923 februárjában, vagyis a hitlerizmus hajnalán elhangzott egy bajor tartományi gyűlésen:

„A bajor tartományi gyűlésnek már régóta tudomása van arról, hogy Hitler mozgalmát az egyik nagy amerikai gyáriparos, Henry Ford pénzeli, aki az Egyesült Államokban antiszemita kampányt kezdeményez . . .”

Ford tisztában volt azzal, hogy a különféle megelőző intézkedések nem tudnak gátat vetni a szakszervezeti mozgalomnak. Csak a fasizmus látszott olyan orvosságnak, amely véget vet a „szakszervezeti csapásnak”.

A szakszervezeti mozgalom csírájában való elfojtását szolgálta az elbocsátással való fenyegetés, amely mint Damoklész kardja függött a munkások feje fölött. A kémkedés és a besúgás az üzemekben olyan méreteket öltött, amelyre addig nem volt példa. A gyári öltözőkben átvizsgálták a munkások felsőkabátjait, sőt még a tízórai csomagokat is. A gyanús munkást még az

illemhelyre is árnyékként követte a rendészeti osztály ügynöke.

Bennett emberei azonban nem korlátozták tevékenységüket a gyár területére. Járták az élelmiszerboltokat, a kocsmákat, az éttermeket és a szállodákat. Befurakodtak a szakszervezeti intézményekbe, hogy megtudják, kik a szakszervezet tagjai közt a Ford-művek dolgozói. Bennett kitűnő ötleteként a szakszervezet hivatalos helységei előtt éjjel-nappal lebzselő ügynökei felírták azoknak a gépkocsiknak a forgalmi rendszámát, amelyeknek tulajdonosai az értekezleteken részt vettek. A rendszámok alapján azután minden különösebb nehézség nélkül megállapították az autók tulajdonosainak nevét és hogy az UAW tisztségviselői közül kik a Ford-művek dolgozói.

Bennett, hogy megszerezze a szakszervezeti tagok névjegyzekét, a „beépítés" minden jól bevált módszerét alkalmazta. 1937 júniusában nyíltan dicsekedett azzal, hogy embereinek fele mint a Ford-művek munkása belépett az UAW-ba, és igen értékes információkat szállít neki a szervezett munkások ezreinek − az UAW-tagoknak és szimpatizánsoknak − hangulatáról és nézeteiről. Az így szerzett információk alapján felmondtak a szervezett munkásnak. Az elbocsátásnál nyíltan megmondották, hogy ez büntetés azért, mert részt vettek valamilyen szakszervezeti gyűlésen vagy munkatársaikkal „lazító témákról" beszéltek, esetleg támogatták a Ford ellen vezetett akciókat.

Ford művezetői és rendészeti osztályának ügynökei azután sorra látogatták az elbocsátott dolgozókat otthonaikban, és négyszemközt tudomásukra adták, hogy azonnal visszakaphatják munkahelyüket, ha kilépnek a szakszervezetből. Ha felmerült a gyanú, hogy egy munkás belépett az UAW-ba, de semmit sem lehetett szemére vetni, provokációkkal és a hamis bizonyítékokkal olyan vétségekkel vádolták, amelyeket az illető munkás sohasem követett el. William Stinson, Bennett egyik volt ügynöke, a szövetségi kormány által kiküldött, korábban már említett vizsgáló bizottság előtt eskü alatt így vallott:

− Az egyik munkás munkahelyén éjjel a padlóra kellett kennem egy marék zsírt és olajat, hogy kitehessék az utcára, mert piszkos volt a munkahelye. Más esetben rábeszéltünk egy udvari munkást, aki korábban bokszoló volt, hogy verekedjék össze egyik társával, akiről feltételeztük, hogy szakszervezeti tag. Az utóbbinak azonnal kitették a szűrét az üzemből verekedés miatt, a volt ökölvívó viszont − bár a tettlegességet ő kezdte − jutalmat kapott.

Bennett sok olyan módszert alkalmazott, amellyel megszabadulhatott a „rebellisektől" − anélkül, hogy túlságosan drasztikusan járt volna el. Egyenes támadásba csak akkor kezdett, amikor az UAW a maga részéről végül szintén offenzívába lendült.

Azt a körülményt, hogy a megelőző „tisztogatások" Fordéknál az első időszakban olyannyira hatásosak voltak, főképpen a szakszervezet stratégiájának, nevezetesen annak kell betudnunk, hogy az automobilipari munkások beszervezésére kidolgozott programban a Ford Motor Companyt az utolsó helyre sorolták be. Ez volt az oka annak, hogy Ford munkásai három évnél hosszabb

ideig összehasonlíthatatlanul rosszabb helyzetben voltak más autógyárakban dolgozó szaktársaiknál. Ha Ford elbocsátotta egyik munkását, az nehezen tudott más autógyárba elhelyezkedni, mert a hatályba lépett kollektív szerződések kötelezték a gyárak vezetőségét, hogy a felvételeknél előnyben kell részesíteni saját embereiket. A munkanélküliségtől való félelem nyomasztó légköre a Ford-művekben egészen 1940-ig tartott. Ekkor vetette ugyanis összes erőit harcba a CIO, amelyhez az Automobilipari Munkások Szakszervezete is tartozott.

2. A HARC

Ennek pedig legfőbb ideje volt. Bennett 1937-től 1941-ig több mint négyezer munkást fosztott meg munkájától, mert az UAW tagja volt, vagy mert ezzel gyanúsították, vagy csak feltételezték, hogy szimpatizál a szakszervezettel. Ebben az időben azonban sokkal csúnyább dolgok is történtek, mint az elbocsátások.

Minden azzal kezdődött, hogy Bennett kezdeményezésére − még mielőtt az UAW mozgósította volna összes erőit a döntő ütközetre − egymás után nőttek ki a földből azok a „szakszervezetek”, amelyeknek az volt a feladatuk, hogy szemben álljanak egyrészt az egyre erősebb CIO-val (Ipari Szervezetek Kongresszusa), másrészt pedig − és különösen − az ehhez a szövetséghez tartozó Automobilipar Munkások Szakszervezetével (UAW). Ford főrendésze, az Amerikai Szabadságlégió (Liberty Legion of America) után megalapította a Társadalmi Igazságosság Munkástanácsát, ezt követően a Független Automobilipari Munkások Egyesülését, végül pedig Ford Amerikai Testvériségét.

Ezek az sárga szakszervezetek úgy hasonlítottak egymáshoz, mint az egyik tojás a másikhoz. Közös célt is követtek: megsemmisíteni az UAW-ot vagy legalábbis lényegesen gyengíteni a befolyását. Mindegyik azt hirdette, hogy „a munkásság érdekeit védi”, de a „radikalizmus” és minden „idegen izmus” ellen van, tehát a szocializmus és − természetesen − a kommunizmus ellen is. Ezek a szervezetek bábok voltak Bennett és a hozzá hasonlók kezében, akik gondosan őrködtek, nehogy azokba valódi szakszervezeti emberek is bekerüljenek.

Ezeknek az álszakszervezeteknek szellemi atyjuk Ford volt. Egyedül és kizárólag a Fordművek vezetőinek és a rendészeti osztálynak a segítségével és támogatásával tudtak létezni és működni. Amikor a gyár területén megjelent az „ellenzék” szakszervezet küldötte, a rendészeti osztály azonnal megfeledkezett arról, hogy a munkások között tilos mindennemű szervező munka. A küldött engedélyt kapott arra, hogy röpiratokat terjesszen, belépési nyilatkozatokat osztogasson, és ebből az alkalomból megmagyarázza a dolgozóknak, milyen előnyökkel jár az, ha olyan szakszervezet tagjai, „amelyet Ford szeret”. A „meggyőzés” azzal a félreérthetetlen fenyegetéssel egészült ki, hogy abban az

esetben, ha nem „iratkoznak be”, feketelistára kerülnek és viselniük kell majd ennek minden − ismert − következményét. A tekintélyesebb UAW-tagoknál úgy próbálkoztak, hogy megvesztegetésként külön prémiumokat és a Ford-üzemekben életük végéig munkát ígértek nekik.

A szakszervezeti mozgalom bomlasztására életre hívott szakszervezetek némelyike ugyan nagyszámú belépési nyilatkozattal büszkélkedhetett, ezek azonban csak látszólagos eredmények voltak. Főleg Bennett azon intézkedésének voltak köszönhetők, amely 1937-ben egy Fordnak címzett un. „bizalommegszavazó nyilatkozatra” aláírásokat gyűjtött. Ezt a különleges dokumentumot a Ford Motor Company alkalmazottainak 98 százaléka aláírta. Azokat, akik az aláírást megtagadták, azonnal elbocsátották mint nem megbízhatót.

Bennett az „álszakszervezeteket” és „bizalomnyilvánításokat” megcáfolhatatlan bizonyítékokként használta fel annak igazolására, hogy a munkások mennyire ragaszkodnak Fordhoz. Ha a sajtó arról ír, hogy az UAW szervező munkája milyen eredményeket ért el Ford üzemeiben, Bennett azonnal bebizonyította, hogy valamelyik „sárga” szakszervezete sokkal nagyobb sikereket ért el. Így azután hamis kép rajzolódott ki az olvasókban a szakszervezeti mozgalom állítólagos meghasonlásáról, aminek éppen Ford lett az „ártatlan áldozata”, hiszen − úgymond − a munkások maguk sem tudják, mit akarnak tulajdonképpen.

A munkások azonban tisztában voltak azzal, mit akarnak és mit nem. Nem akartak egyetlen rájuk kényszerített szakszervezetet sem. Tisztában voltak azzal is, hogy azt, amit akarnak, csak az UAW tudja számukra kiharcolni. Annál is inkább, mert egyre-másra nyilvánosságra kerültek Bennett-nek és embereinek provokatív machinációi.

Fény derült arra, hogy Ford Amerikai Testvérisége megszervezője William McDowell a nagy konszernek megbízásából a szakszervezeti mozgalom megbontására specializálta magát. Az indiszkrét „Detroit News” viszont a Társadalmi Igazságosság Munkástanácsát leplezte le azzal, hogy bebizonyította: ez az oly nemes törekvéseket hangoztató intézmény Bennettnek köszönheti létét, aki annak megszervezésével a Ford-művek két éles eszű művezetőjét bízta meg. Ezt követően Michigan Állam Jogászainak Szövetsége a nyilvánosság elé tárta az Amerikai Szabadságlégió szervezésének hátterét, és ezzel kapcsolatban a már korábban említett dearborni Schaeffer bírónak ebben vállalt szerepét. A szövetség fegyelmi bírósága megállapította, hogy Schaeffer bíró részvételével az Amerikai Szabadságlégió megalapításában szöges ellentétben áll hivatásának etikai elveivel, és megcsúfolta „az általa betöltött tisztség tekintélyét és méltóságát”.

Bennett nem elégedett meg azonban a gerillaharc taktikájával. Az UAW legyőzésére hatásosabb eszközöket is tartogatott.

A dallasi szerelőüzem egyike volt annak a sok Ford-üzemnek, amely a nagy kiterjedésű ország egyes államaiban működött. Ha valamelyik üzem dolgozói egy emberként léptek volna be az UAW-ba, ez nem kívánatos, sőt veszedelmes precedenst teremtett volna. Amikor tehát Bennett tudomást szerzett arról, hogy Dallasban a szakszervezet akcióra készül, egyetlen pillanatot sem vesztegetett. Azonnal Dallasba irányította rohamcsapatának egyik válogatott alakulatát, sőt − ezen túlmenően − még egy másik Ford-fiókvállalattól erősítésként Dallasba hozatta mindenre elszánt fogdmegjeinek egy másik csoportját is. Ennek az utóbbi csapatnak a fegyverzete rendőrségi gumibotokból, vastag gumicsövekből és pisztolyokból állt.

A dallasi események aztán azzal a vizsgálattal zárultak, amelyet a munkaadók és a munkavállalók kapcsolatainak szabályozására Roosevelt által kinevezett bizottság, a National Labor Relations Board (NLRB) folytatott le. A szemtanúk vallomásaiból a törvénytelenségeknek és az erőszaknak borzalmas képe kerekedett ki. A vizsgálati anyag tartalmazta a volt besúgóknak, s harci rohamcsapatok tagjainak, a szakszervezeti tisztségviselőknek, valamint a szerelőüzem tönkrevert és megkínzott dolgozóinak vallomásait. A vizsgálati jegyzőkönyv több mint négyezer gépelt oldalra terjedt. Az események lefolyását − röviden − így adhatjuk vissza:

Az akció kezdetén a különleges rohamcsapat parancsnokságát egy nehézsúlyú birkózó, a kegyetlenségéről híres Kövér Perry vette át. Segédjei Bart Hill volt ökölvívó és a Dühöngő Beville néven ismert szadista bűnöző lettek, az utóbbit feltételesen helyezték a börtönből szabadlábra. A rohamcsapatba negyven közismert „revolverhőst” és gengsztert válogattak be. Ami a fegyverzetet illeti, Kövér Perry később így vallott az NLRB-bizottság előtt:

− A pisztolyok a legények saját fegyverei voltak, a gumibotokat azonban az üzem adta.

Azt is beismerte, hogy mindig keze ügyében voltak az ólommal töltött gumicsövek, a „gyóntatók”. Arra a kérdésre, hogy ez mit jelent, Kövér Perry így válaszolt:

− Ezekkel a csövecskékkel beszéltük rá az embereket az őszinte gyónásra.

Perry „felderítői” azonnal munkához láttak, ha a szakszervezeti tevékenységnek valami jelét észrevették. Megfigyelték az autóbuszmeg-állóhelyeket és a vasútállomást, továbbá a szállodákat is, hogy megállapítsák a Dallasba érkezők közül, kik az UAW küldöttei. Nyomoztak utánuk a környékbeli városkákban is. Ha sikerült nyomára bukkanni a szakszervezeti agitátornak, Kövér Perry azonnal munkához látott.

1937. június 23-án Dallasba érkezett az UAW kiküldötteként Baron de Louis, akit a Kansas City-i szakszervezeti választmány tagja, Leonard Guempelheim kísért. Jöttükről Kövér Perry már az előtt tudott, mielőtt a szállóba érkeztek volna. Amikor a két küldött − még aznap − együtt ült a szálloda éttermében, berontott

Perry néhány emberével.

− Ti vagytok azok a szakszervezeti szervezők? − tette fel nekik a kérdést.

De Louis abban a hiszemben, hogy Ford üzemének egyik munkásával van dolga, így válaszolt:

− Igen, valahogyan így. Egyesíteni akarjuk az embereinket.

Perry közelebb lépett és szó nélkül belevágott öklöllel de Louis arcába, aki földre bukott. A rohamcsapat többi tagja öklöllel és gumibotokkal vetette magát a két szakszervezeti funkcionáriusra. De Louisnak sikerült kiszabadulnia körmeik közül és elmenekült. Guempelheimnek azonban nem volt ilyen szerencséje. Kihurcolták a szomszédos iskola udvarára, ledobták a földre, és rugdalni kezdték. Kis idő múlva újra felállították, ismét a földre lökték és tovább kínozták. Ezt a műveletet többször is megismételték. Az ütlegelést azután abbahagyták, és Perry így szólt:

− Most pedig kotródj a fenébe a városból, és vidd magaddal azt a másik sz . .. CIO-disznót is. És ne merészelj még egyszer a szemem elé kerülni, mert egészen kikészítünk.

A vérrel borított Guempelheim összetört bordái ellenére is elvonszolta magát valahogyan a szállodába. A megdöbbent szemtanúk feljelentést tettek Perry ellen a rendőrségnél, de az esetből kifolyólag senkit sem zártak be ...

Nehogy a szakszervezeti agitátorok befurakodjanak a gyárba, minden egyes munkára jelentkezőt részletesen kivallattak. Azokat, akiket azzal gyanúsítottak, hogy szimpatizálnak az UAW-val, „harmadfokú vallatásnak” vetették alá, ahogyan eljárásukat a rohamcsapatok nevezték.

− Többnyire öklöllel ütöttünk − ismerte be Perry − de olykor gumibotot vagy gumicsövet is használtunk.

Ha az áldozatok valamelyikét úgy megnyomorították, hogy a helyi hatóságoknak vizsgálatot kellett indítaniuk, a tettes bizonyos időre búcsút mondott Dallasnak. Ezt egyébként ugyanez a Perry teljes őszinteséggel el is ismerte:

− Amikor a föld már túl meleg lett legényeim talpa alatt, egyszerűen kiröpültek a városból.

Ezeknek a vidéki kirándulásoknak a költségeit természetesen a Ford−üzem viselte. Ezen túlmenően fizetni kellett az ügyvédeket, és óvadékokat is letétbe kellett helyezni. Éppen ezért a dallasi szerelőüzem rendészeti osztályának vezetője, Rudolf Rutland úgy döntött, hogy ezekhez a kiadásokhoz a munkásoknak is hozzá kell járulniuk. A gyűjtést bérfizetési napokon rendezték: az asztalkán korsó állott, amelybe minden egyes munkásnak bele kellett dobnia „önkéntes” adományát. Hogy senki se sértse meg ezt az „önkéntességet”, a korsó mellett a rohamosztag több tagja állt őrséget. Perry a korsót minden ilyen gyűjtés után bevitte a szerelőüzem vezetőjéhez, W. A. Abotthoz. Ez volt az úgynevezett

„harci alap”.

A dallasi rendőrségen nemcsak hogy hajuk szála sem görbült meg Perrynek és rohamosztagának, hanem még kezükre is jártak. 1937 augusztusában a rendőrparancsnokság telefonon közölte Rutlanddal, hogy a városba érkezik George Baer szakszervezeti funkcionárius. Ebben az esetben ugyan a sapkások és kalaposok szakszervezetéről volt szó, Perry azonban küldetését igen tágan értelmezte. Két nap elteltével Baert elrabolták és az egyik dallasi előváros sportpályájára szállították. Perry a kormánybizottság előtt tett vallomásában azt állította, hogy ő maga nem vett részt Baer „elintézésében”, mert csak akkor érkezett a helyszínre, amikor már „mindennek vége volt”. Rohamosztagának más tagjai úgy vallottak, hogy Perry nem volt éppen kellemesen meglepve, amikor látta, hogy Baer orrát betörték, kiverték összes fogait, és kiütötték egyik szemét is. A rohamosztag parancsnoka rövid gondolkodás után így szólt:

− Jobb lesz, ha a pacákot valahová elúsztatjuk. Itt nem maradhat.

Társa, a Dühöngő Beville az „elúsztatás” kifejezést nyilván szó szerint értette, és miután Bart a gépkocsiból kihajította az úttestre, így kiáltott:

− Mit vacakolunk ezzel a disznóval. Dobjuk a folyóba!

A megkínzott embert végül is néhány kilométerrel tovább szállították, és egy elhagyatott helyen kidobták a kocsiból. Baer annak ellenére, hogy borzalmas sebesüléseket szenvedett, mégis kivonszolta magát az útra, ahol az egyik éppen arra haladó autó felvette, és kórházba szállította. Tíz nap alatt rendbe jött, de egyik szemét örökre elvesztette.

Perry rohamosztagának − a hat hónapig tartó vendégszereplés ideje alatt − ötven szakszervezeti ember és dallasi Fordmunkás esett áldozatul. Fényes nappal támadták meg őket a várostól távol ököllel, botokkal és gumibotokkal agyba-főbe verték és a legborzalmasabb kínzásoknak vetették alá őket, nem is beszélve a „tollasbálról”, vagyis meghengergetésükről szurokban és tollban. A gyárban a félelem és a gyanakvás légköre uralkodott. A besúgóktól való félelmükben a munkások még szót sem váltottak egymással. Az UAW-nak az a kísérlete, hogy Dallasban létrehozza a szakszervezeteket, kudarcba fulladt.

A. W. Abbot, a dallasi szerelőüzem már említett vezetője Perryhez írt levelében elismerte nevezett érdemeit abban, hogy a dallasi üzemben kialakult a „jó közérzet és a bizalom légköre”, valamint a „valóságos együttműködés és kölcsönös megértés atmoszférája”. Hogy milyen érdemekről volt szó, jól rávilágít Archie Lewisnek, egy tűzoltó-felszerelésekkel foglalkozó eladónak a vallomása. Lewis nem titkolta, hogy szimpatizál a szakszervezetekkel, és így Perry már hosszabb ideje szemmel tartotta. Lewis vallomásában elmondta, hogy ikergyerek volt és úgy hasonlított testvéréhez, hogy az emberek nem tudták őket egymástól megkülönböztetni. Perry rohamosztagának tagjai egy szép nap megtámadták a tanú ikertestvérét, gumibottal megverték, és addig rugdalták, amíg el nem

vesztette eszméletét. A támadás áldozata néhány hónap múlva bele halt sérüléseibe a kórházban. Közvetlenül halála előtt annak a lelkésznek a jelenlétében, aki ott virrasztott kórházi ágya mellett, ezt mondta testvérének:

− Agyonvertek, mert azt hitték rólam, hogy te vagy. Gondoskodj róla, hogy megkapják méltó büntetésüket.

Ezzel szemben az orvosi szakvélemény szerint a halál oka torokinfekció és tüdőgyulladás volt, úgyhogy Perryt és bandáját nem lehetett gyilkosság miatt büntetőjogilag felelősségre vonni. Azok az adatok azonban, amelyeket Dallasban sikerült Ford ellen összegyűjteni, e nélkül is elegendők voltak ahhoz, hogy a vizsgáló bizottság egyik tagja jelentésében a következőket állapítsa meg:

„Amióta felállították a National Labor Relations Boardot, még nem történt meg, hogy egy munkaadó ilyen átgondoltan és ilyen különleges rosszakarattal dolgozott volna ki és valósított volna meg programot munkásainak brutális verésére, testi fenyítésére és a velük szemben alkalmazott fizikai erőszakra, mint Dallasban, ahol a vizsgálati eredmények a legteljesebb mértékben hitelt érdemlő, senki által meg nem cáfolt vallomásokon épülnek fel."

Ez azonban Ford ügyvédjeit a legkevésbé sem akadályozta meg abban, hogy tanúkat sorakoztassanak fel annak bizonyítására: éppen a dallasi szerelőüzem munkásai voltak azok, akik saját kezdeményezésükből megszervezték a rohamosztagot, hogy az megakadályozza a gyár területén a szakszervezeti csoportok szervezését. A Ford Motor Company jogi képviselője beszédét ezzel a patetikus szónoki felkiáltással zárta:

− Mindez a munkások önvédelme volt a szakszervezetek támadásával szemben életszínvonaluk ellen, amelyet a kiváló munkafeltételeknek és kereseteknek köszönhettek!

Amikor 1937 májusának végén az UAW vezetői megkezdték szervező tevékenységüket, röpiratokon ismeretették céljaikat. Minthogy ezt a szakszervezetet már a detroiti gyáriparosok többsége elismerte, úgy látszott, hogy Ford is engedékenyebbnek mutatkozik vele szemben. Az ember azt gondolta volna, hogy most már a dearborni városi hatóságok sem gördítenek akadályokat a röpiratok terjesztése elé. A város vezetősége, miután megismerkedett a röpiratok tartalmával, formálisan hozzájárult az UAW propagandaakciójához a Ford-művek munkásai között. A városi hatóságoknak ugyanis azzal a légkörrel is számolniuk kellett, amelyet Roosevelt reformjai teremtettek az országban.

Az UAW azonban tudatában volt annak, hogy most Forddal lesz dolga, és hogy az egész nem megy majd végbe meglepetések nélkül. A dallasi események az aggályaikat néhány hét múlva igazolták is. Ez azonban később történt. A szakszervezeti vezetők most még abban reménykedtek, hogy Bennett az új helyzetben nem merészel túlságosan messze menni. Közismert tény volt azonban, hogy a dearborni rendőrség főnöke korábban Ford rendészeti osztályának volt az alkalmazottja. A hír, hogy szakszervezeti röpiratok terjesztői érkeznek, annyira feldühösítette Bennettet, hogy nemcsak Ford „állománybeli" rendőrségét

mozgósította, hanem alkoholcsempészekből is felállított néhány válogatott alakulatot. Mint ahogyan Ford egyik tisztviselője kifejezte magát: átmeneti időre bérelték fel őket, hogy „szembeszálljanak a gyár elözönlésével a szakszervezetek által”.

Bennett, miután felfegyverezte helyőrségét, erődítményének védelmét saját stratégiai és taktikai elvei szerint szervezte meg. 1937. május 26-án a hajnali órákban emberei elfoglalták az összes kulcsfontosságú pontokat a gyári kapuknál, a gyárba vezető utak mellett, hidakon, útkereszteződéseknél, és az üzem körül számos, négy-hét emberből álló járőr teljesített szolgálatot. A riporternek arra a kérdésére, miért vannak ilyen sokan, az egyik járőr vezetője így válaszolt:

− Azért, hogy ezek közül a bolsevikok közül egyetlen egy se jusson be River Rouge-be. Minden ilyen csibészre négyen vagyunk.

A védőket nem lehetett se lefényképezni, se felismerni. Mindegyikük fekete szemüveget viselt. Amikor az egyik riporter előhúzta a tokból fényképezőgépét, körülvették és megmotozták.

− Ezek a fiúk nem akarják, hogy képük belekerüljön az újságokba. Ha maga azonban fontosságot tulajdonít ennek, beszéljen Bennettel − magyarázta meg a helyzetet az egyik gumibotos legény.

Végül két újságírónak sikerült bejutnia az üzembe, ahol Ford főrendészét keresték, de csak helyettesétől kaptak választ kérdéseikre:

− Megtörténhetik, hogy lojális dolgozóink nem üdvözlik tárt karokkal a szakszervezeti küldötteket, így azután, ha nem értenek egyet a röpiratok kiosztásával, mi mossuk kezeinket.

Az UAW funkcionáriusai, akiket nem félemlítettek meg a River Rouge-i mozgósításról szóló hírek, ugyanebben az időben arról tanácskoztak Detroitban, hogy milyen módon osszák szét a röplapokat. A végrehajtó bizottság két tagja −Richard Frankensteen, volt Chrysler-dolgozó és Walther Reuther, aki korábban Fordnál dolgozott, majd később az UAW élére került − mintegy ötven személyt választott ki a röplapok szétosztására. Többségükben nők voltak. Arra számítottak ugyanis, hogy Ford rendészei így nem fognak durván fellépni velük szemben. Reuther és Frankensteen autóval indult a helyszínre, mégpedig Raymond Sanford lelkésznek, az Emberi Jogok Ligája képviselőjének és más szakszervezeti funkcionáriusnak a kíséretében. A röpiratok szétosztásával megbízott személyek villamoson követték őket.

Az öt szakszervezeti ember megfigyelő helyül azt a felüljárót választotta ki. magának, amely a Ford-művek főkapujához vezető út fölött húzódott. Abban a pillanatban, amikor a fotóriporterek felkérésére megálltak, hogy a riporterek felvételt készíthessenek róluk, máris ott állt mellettük Bennett négy embere:

− Ez Ford birtoka! Takarodjanak a fenébe! − kiáltottak rájuk.

Reuther és társai egyetlen szó nélkül sarkon fordultak, hogy a felüljáróról levezető lépcsőn lemenjenek az utcára. Itt azonban már várták őket. Az üzem kapuja alól kiugrott néhány, ott rejtőzködő fegyveres, akik elálltak a

szakszervezeti funkcionáriusok útját, hátulról pedig a már említett négy rohamosztagos támadta meg őket. Az így két tűz közé került szakszervezeti embereknek nem volt semmi esélyük. Rettenetesen megverték, a földre teperték és rugdosták, majd megint felállították, leteperték és kínozták őket. Frankensteent különösen kegyetlen kínzásnak vetették alá, amiről az események szemtanúja, a már említett Sanford lelkész a vizsgáló bizottság előtt így vallott:

− Négy hóhérlegény elkapta őt kezénél és lábánál, mások pedig a lába közé és lágyékába rúgtak, rugdalták a vesetájon, fején, a földre döntötték és sarkukkal alhasára ugrottak . .

Az így tönkrevert szakszervezeti vezetőket azután a lépcsőről az utcára dobták. Nem várt sokkal jobb sors a röplapok terjesztőire sem. Alighogy leszálltak a villamosról, Ford fogdmegjei hátracsavarták karjukat, elszedték tőlük a röplapokat, és mindennek lehordták őket. Egy másik szakszervezeti emberre, aki a terjesztők elébe ment, hátulról támadtak rá, és olyan kíméletlenül megverték, hogy gerincsérülést szenvedett.

Egy másik kapualjból Bennettnek mintegy negyven embere vetette rá magát egy tizennyolc szakszervezeti tagból álló csoportra, akik között nyolc nő volt. Amikor a csoport vezetője Ford egyik volt munkása, meg akarta magyarázni nekik, hogy Dearborn város hatóságainak engedélyével csinálják azt, amit tesznek, ököllel arcba vágták így kiáltva:

− Itt az engedélyed!

Nem kímélték a nőket sem. Kirántották kezükből a röplapokat, és nem egy megismerkedett Bennett legényeinek kemény öklével is. Egy néger szakszervezeti embert dühös kiáltások közepette kínoztak meg:

− Csak a hasába, mert a fekete feje nagyon kemény!

Alvin Stickle szakszervezeti tagot a kapun keresztül behurcolták a rendészeti osztály irodájába, és ott Bennett helyettesének szeme láttára verték véresre. Ez utóbbi nyugodtan nézte a dolgot és végül így szólt:

− O. K. fiúk! Most pedig dobjátok ki a kapun!

A Ford volt detektívjének parancsnoksága alatt álló városi rendőrség természetesen nem avatkozott bele az eseményekbe. Sanford lelkész, a vérontás szemtanúja a szövetségi vizsgáló bizottság előtt így vallott:

− Nem messze onnan, ahol álltam, hasba rúgtak egy fiatal leányt, aki azonnal hányni kezdett. Kérő szemekkel ránéztem az egyik lovas rendőrre. Az kihajolva nyergéből így szólt egy barna öltönyös férfihez: „Ne bántsátok ezeket az asszonyokat.” Ez persze csak kérés volt, nem pedig parancs.

A sajtó képviselői sem vitték el szárazon. Kirántották kezükből jegyzetfüzeteiket, és fenyegető hangon kiáltottak rájuk:

− Inkább tűnjetek el, és ne jegyezgessetek semmit, mert még baj lesz!

A fotóriporterektől elszedték fényképezőgépeiket, és megsemmisítették a filmeket. Az egyiknek nagy nehezen sikerült autón kereket oldania és elmenekülni Bennett őt üldöző legényei elől. Az egész ország sajtója − Detroitot sem kivéve

−ctele volt események ismertetésével. A szemtanúk elbeszélése alapján bebizonyították, hogy a szakszervezeti emberek megtámadása előre kitervelt akció volt, hogy a dearborni városi rendőrség tétlensége csak bátorította Ford brutális ügynökeit, és hogy Bennett nagyon elégedett volt az akció eredményével. Ezzel kapcsolatban megtartott sajtóértekezletén így beszélt:

− Kis leckét kaptak abból, mi vár rájuk, ha még egyszer bemerészelik tenni a lábukat az üzem területére.

A River Rouge-i vérengzéssel kapcsolatban lefolytatott vizsgálat során egyetlen támadónak sem kellett vallomást tenni. A Frankensteen által elszenvedett súlyos testi sértés fő tettese, Angelo Caruso gengszter, Kanadában bújt meg. Azokra a módszerekre, amelyeket a Ford tulajdonát képező üzemekben alkalmaztak a szakszervezeti mozgalommal szemben, csak akkor derült fény, amikor a vizsgálatot kiterjesztették a dallasi eseményekre is, mert az ottani rohamosztag tagjai minden szégyenkezés nélkül vallottak ezekről a módszerekről.

A fenti vizsgálatokat követő felháborodás visszaverésére, a Ford védelmében megindított ellentámadásban újra elhangzottak a régi szólamok Ford atyai érzéseiről a munkásosztállyal szemben és a magas bérekről. Elterjesztették a hírt, hogy Ford be akarja vezetni a hatórás munkanapot és a minimális hétdolláros napibért. Amikor néhány hónap múlva a szövetségi bíróság vizsgálta a Dearbornban lejátszódott májusi eseményeket, Ford jogi képviselője ezt a nyilatkozatot terjesztette a bíróság elé:

„Közismert tény, hogy a Ford Motor Companynak és alapítójának úttörő érdemei vannak a magas munkabérek, a munkaidőcsökkentés és a munkafeltételek megjavítása terén.”

Bennett ezzel szemben két nyilatkozattal lépett a közvélemény elé. Az első nyilatkozatban a sajtót vádolta meg azzal, hogy a napilapok „az események sötét leírását” már egy nappal előbb elkészítették. A „Detroit News” Bennettnek ezt az agyszüleményét „ujjából szopott oktalanságnak” nevezte. Második nyilatkozatában azt állította, hogy a májusi zavargások idején az összeütközésekben „a rendészeti osztálynak egyetlen tagja sem vett részt”, és hogy Ford békeszerető munkásai önvédelemből tartották távol a szakszervezeti embereket a gyárkapuktól.

Ford egy évvel a dearborni és a dallasi események után, amikor az NLRB szemrehányásaira válaszolt, kijelentette:

− Aki ismeri a Ford Motor Companyt, nagyon jól tudja, hogy azok a dolgok, amelyekkel bennünket vádolnak, soha nem történtek meg, és nem is történhettek meg.

Ford nyilatkozataiban olyan könnyen tette túl magát az igazságon, hogy a tényeknek ez a letagadása nem meglepő. Nagyon jól ismerte azokat a módszereket, amelyeket emberei az UAW-val szemben alkalmaztak Dearbornban,

Dallasban és az egész országban elszórt üzemeiben. De nemcsak hogy ismerte ezeket a módszereket, hanem egészen biztosan ő volt az, aki ezeket a módszereket ilyen vagy olyan módon inspirálta. 1934 júliusában (két évvel a dearborni éhségmenet véres elfojtása után) Ford a „Detroit News" egyik újságírójával folytatott beszélgetése közben akaratlanul is elszólta magát:

− Mint fiatal gyerek egyszer tanúja voltam több férfi utcai verekedésének, akik öklöllel védelmezték saját nézeteiket. Sok év eltelt már azóta, de még mindig örömmel néznék végig egy ilyen vitát.

3. FORD MANŐVEREI

Az Ipari Szervezetei; Kongresszusa (CIO) utat tört magának a gyárakba, a kohászati és bányaüzemekbe, és egyre jobban erősödött. Hat hónap leforgása alatt − 1937 márciusától szeptemberéig − a CIO taglétszáma l 800 000-ről több mint 3 700 000-re emelkedett. A szövetségnek az acéliparban, a gumiiparban és más olyan iparágakban folytatott fáradhatatlan szervezői munkája nyomán, ahol korábban nem működtek szakszervezetek, a munkások évi bértömege több mint egymilliárd dollárral emelkedett.

Gyorsan növekedett az Automobilipari Munkások Szakszervezete (UAW) is, amely 1937 végén már mintegy 400 000 tagot számlált. Az autógyárak a szövetségi törvényekkel összhangban − formálisan és ténylegesen is − egymás után ismerték el az UAW-ot. Egyedül Ford volt kivétel. Ilyen körülmények között az erőszak hosszabb távon való alkalmazása kockázatos volt.

Lehetséges, hogy éppen ezért tett Harry Bennett még egyszer kísérletet, hogy az UAW ellensúlyozására új „sárga" szakszervezetet létesítsen, így született meg a Társadalmi Igazságosság Munkástanácsa, amelyről már történt említés. A szakszervezet vezetésére olyan emberre volt szükség, aki széles körű népszerűségnek örvendett, de feltétlenül engedelmeskedett Bennett utasításainak. Választása Charles Coughlinra, egy olyan személyiségre esett, aki olyannyira jellegzetes alakja volt a „New Deal" reformidőszakának, hogy érdemes vele kissé közelebbről is foglalkoznunk.

Coughlin „atya" Detroit egyik külvárosi nyomornegyedében született. A finm arcú és ékes beszédű, hatalmas termetű és széles vállú ír elvégezte a katolikus papneveldét, és pappá is szentelték. Hitszónoki küldetését és képességeit kezdettől fogva nem annyira a lelkipásztori munka szolgálatába állította, hanem inkább azon volt, hogy néptribunná váljon. A gazdasági válság első éveiben nem volt nehéz dolga. A republikánus kormányzatot támadta azzal, hogy ő az egyedüli

oka az amerikai társadalom összes visszásságainak és a társadalmat sújtó csapásoknak.

Coughlin atya legkedveltebb „szószéke” szintén a rádió lett. Csak úgy szórta a villámokat az „aranyborjú imádóira”, világgá kürtölte a társadalmi reformokról kidolgozott saját „megváltó” programját, és mindezzel egyenesen fantasztikus sikerre és népszerűségre tett szert. Levelek ezreit kapta, és majdnem minden borítékban ott volt a pénzadomány mellett a kérés, hogy mielőbb kezdjen hozzá a rendcsináláshoz a válság által sújtott országban. Volt egy idő, amikor hetente 25 000 levelet is kapott. A címére küldött pénzadományok összegét akkoriban évi félmillió dollárra becsülték.

Coughlin reformprogramja egyszerű volt és radikális. Azt követelte, hogy az Egyesült Államok minden egyes polgára részesüljön olyan állandó jellegű havi támogatásban, amely gondtalan életet biztosít neki. Amikor megkérdezték tőle, honnan kellene venni e fennkölt célnak a megvalósításához szükséges anyagiakat, azt javasolta, hogy a bankóprést állítsák be a lehető legnagyobb fordulatszámra. A dollár ezzel előidézett megállíthatatlan inflációjának gazdasági következményei egyáltalában nem érdekelték, mert hiszen így minden egyes amerikainak elég pénze volna. Coughlin a bankok és a természeti kincsek államosításának feltétlen szükségességét is hirdette. A válságnak és az általános csődnek akkoriban uralkodó légkörében emberek ezrei merítettek Coughlin „szentbeszédeiből” reményt és bizodalmat.

Kezdetben a roosevelti reformok támogatására szorítkozott, és azt hirdette, hogy „az Új Rend Krisztus rendje”. Ölnyi hosszúságú leveleket írogatott Rooseveltnek, szót emelt nála védencei érdekében, és nyilvánosan büszkélkedett az elnök őszinte válaszával. Amikor azonban kiderült, hogy Coughlin szónoki tevékenységei mellett meg nem engedett valutaügyletekbe bocsátkozik, továbbá hogy a roosevelti reformok esküdt ellenségének támogatását élvezi, a reformátor előtt bezárult a Fehér Ház minden ajtaja. Nemsokára ő maga is fordított egyet köpönyegén, és rádióbeszédeiben ostorozni kezdte Rooseveltet egy sorban az istentelen tőkésekkel, a zsidó közösséggel, a nemzetközi pénzemberekkel és a plutokráciával. Nagyon biztos volt a dolgában, mert hatalmas védelmezőjét Henry Fordnak hívták.

Ennek a Coughlinnak kellett volna tehát „keresztvíz alá tartania” az új szakszervezetellenes szervezetet, amelynek megalakulásáról a nagyközönség 1937 végén szerzett tudomást. A Társadalmi Igazságosság Munkástanácsának az lett volna a rendeltetése, hogy gondoskodjék Ford összes munkásairól. Coughlin atya most egy cikksorozatot indított „Social Justice” („Társadalmi igazságosság”) főcím alatt, amelyben a munkásokat az új szervezet tagjainak sorába hívta.

Néhány embertől eltekintve azonban Ford munkásai az UAW-ba vetették bizalmukat, és hittek abban, hogy csak ennek a szervezetnek segítségével tudnak engedményeket kicsikarni Fordtól. A munkások frontját megbontó, Coughlin által magasztalt szervezetbe csak maroknyi opportunista munkás lépett be. Különösen

Coughlinnak a roosevelti „New Deal”-lel szembeni kirohanásai tartották vissza a munkásokat, mert hiszen tudatában voltak annak, hogy éppen Roosevelt reformjai nyitották meg a szakszervezetek előtt az utat az iparban. A Társadalmi Igazságosság Munkástanácsa csak Coughlinnak jelentett nyereséget, akit Ford szolgálataiért bőkezűen jutalmazott.

Így azután ismét más módot kellett keresni az UAW-val való leszámolásra. És ekkor Bennett egy nagyon kockázatos lépésre szánta el magát, amely talán a legarcátlanabb, de ugyanakkor legnagyratörőbb vállalkozása is volt: elhatározta, hogy belülről kaparintja meg a hatalmat az UAW-ban. A trójai lovat Homer Martin személyében találta meg.

Martin egyetemi hallgató korában az egyetemi ifjúság egyik sportcsillaga volt. Tanulmányainak befejezése után életpályájának a baptista prédikátorságot választotta. Született szónok volt és − született karrierista. A gazdasági válság éveiben nehéz volt Isten igéjének hirdetéséből megélni, s ezért Martin otthagyta a lelkészi pályát. Kansas Cityben, Ford szerelőüzemében talált magának munkát. Itt ragadta magával a szakszervezeti mozgalom: nagyon tetszett neki a szakszervezeti propagandista és szervező munkája, és azt tökéletesen végezte. Jól jött prédikátori gyakorlata is. Nem sok idő telt bele, és a CIO köreiben már úgy ismerték, mint az egyik legtehetségesebb fiatal szónokot.

Az UAW 1936-ban megtartott alakuló kongresszusán Martin éppen szónoki képességeivel vált ki társai közül, és ő lett az elnök, egyszerűen azért, mert szavakba tudta önteni gondolatait, továbbá ő látszott a leghatékonyabban dolgozó szakszervezeti embernek, bár a valóságban csak a leghatáskeltőbb volt.

Rövid néhány hónapnak kellett azonban csak eltelnie, és máris kiviláglott, hogy Martin nem a „megfelelő ember a megfelelő helyen”. Nem tudta befolyásolni a munkástömegek hangulatváltozásait. Az elemi erővel kitörő „vad” üzemelfoglaló sztrájkok meglepték a szakszervezetet annak elnökével egyetemben. Az UAW stratégiai elvi irányítása kicsúszott Martin kezéből, s amikor a kollektív szerződések megkötésére került sor, kiderült, hogy Martin nem eléggé fejlett ahhoz, hogy vezetni tudja a tárgyalásokat. Mint szónok értett hozzá, hogyan kell hallgatóit magával ragadnia, a tárgyalóteremben azonban már hiányzott tapintata és lélekjelenléte, amire pedig oly nagy szükség volt a szóvitákban a nagy konszernek tapasztalt és minden hájjal megkent jogászaival. A tárgyalásokat így azután olyan emberekre kellett bízni, mint Walter Reuther, Wyndham Mortimer és Richard Frankensteen.

Amikor a szakszervezet drámai erőfeszítések után kikényszerítette, hogy az ipar vezetői formálisan elismerjék, belső ellentétek kezdték bomlasztani. A roppant nagy, de még nem konszolidálódott szervezetben ádáz harc bontakozott ki az akcióprogram, annak célkitűzései és végül a hatalom birtoklása körül. Martinnak mint elnöknek szembe kellett szállnia, az egyes szakszervezeti csoportok „függetlenségre” törekvő vezetőivel.

Az intrikáknak, az egymással ellentétes irányzatoknak, személyi érdekeknek

és véleményeknek ebben a zűrzavarában Martin egyre jobban veszélyeztetve érezte pozícióját. Nem tudott a frakciók fölé emelkedni, az egyik hibát a másik után követte el. Egyre kevésbé ismerte ki magát az alapvető fontosságú politikai sakkhúzásokban és az UAW és a CIO között fennálló kapcsolatokban. Mindenkit ellenségének tekintett, aki döntéseinek helyességét kétségbe merte vonni. Az ellenzékiekre azt mondta, hogy „bolsevisták", és önhatalmúan sok értékes tagot távolított el.

Harry Bennett nagy figyelemmel kísérte a szakszervezet erkölcsi válságának mindezeket a tüneteit. Elég emberét építette be az UAW-ban ahhoz, hogy mindenről tudjon, ami ott történik, így azután a valóságnak megfelelő képet alkothatott magának Homer Martinról és arról is, hogyan lehetne ezt az embert felhasználni a Ford Motor Company javára. És elkövetkezett az a nap, amikor diszkréten megüzente Martinnak, hogy nagyon szívesen beszélné meg vele személyesen a békekötés feltételeit Ford és az UAW között.

Bennett és Martin bizalmas tárgyalása tényleg megvalósult. Bennett állítólag kijelentette, hogy a kiegyezés Ford és a szakszervezet között lehetséges volna, ha ez utóbbi vezető pozícióiban nem ülnének „kommunisták". A maga részéről ígéretet tett, hogy megszünteti az egyik álszakszervezetet, nevezetesen a Szabadságlégiót és egyetért azzal, hogy a Ford-üzemek kollektív szerződést kössenek az UAW-val, továbbá, hogy a vállalat visszaveszi a szakszervezeti tagságuk miatt elbocsátott munkásokat. Ezek után Bennett, az ujja köré tudta tekerni Martint, aki úgy gondolta, hogy elkápráztatja szakszervezetét, mert hiszen neki magának sikerült Fordot fegyverletételre bírnia.

Ezek az engedmények azonban értéktelenek voltak. A Szabadságlégió, Bennettnek ez a remekműve, már közel állt a teljes szétesséshez. A munkából elbocsátott szakszervezeti tagokat Fordnak a szövetségi hatóságok döntése értelmében úgyis vissza kellett vennie. Ami viszont az UAW elismerését illeti, itt olyan szóbeli ígéretről volt szó, amelyet Bennettnek eszébe sem jutott betartani. A főrendész, amiközben Martinnal „szemezett", óvakodott mindennemű írásbeli kötelezettségvállalástól.

Ezzel szemben mindaz, amit Ford követelt az UAW-tól, nemcsak hogy valóságos értékkel bírt, hanem Ford szempontjából még rendkívül előnyös is volt. Arról volt ugyanis szó, hogy a szakszervezet mondjon le mindazokról a kártérítési igényekről, amelyek Ford rendészeti szolgálatának sérelmes eljárása miatt illették meg a szakszervezeti tagokat, továbbá, hogy járuljon hozzá annak az eljárásnak a lezárásához, amely az NLRB előtt folyt a Ford-üzemek munkásainak védelmében. Ez kicsavarta volna a fegyvert az UAW kezéből a Ford ellen viselt harcban. De még ez sem volt minden: Bennett követelései közé tartozott az is, hogy az UAW szakítsa meg kapcsolatait a CIO-val, aminek következtében azután a munkások elvesztették volna ennek a hatalmas szervezetnek a támogatását. Az UAW

elismerését Bennett ahhoz a feltételhez kötötte, hogy továbbra is Martin marad az UAW elnöke.

Bennettnek a szakszervezeti „boss”-t persze nemcsak azzal sikerült horogra kapnia, hogy támogatni fogja a szakszervezetben. A Martinnal folytatott tárgyaláson jelen volt Ford ügynöke, Ralf Rimar, az NLRB-bizottság előtt így vallott:

„. . . Martinnak sürgősen pénzre volt szüksége. Bennett kijelentette, hogy az »UAW érdekében« szívesen segít neki, és Martin be is kapta a horgot. Kölcsönről volt szó, amelynek visszafizetését Martin akkorra ígérte, amikor rendet csinált a szakszervezetben . . . Nem tudom, mennyit kapott, de azt mondták nekem, hogy Martin nevére folyószámlát nyitottak New Yerseyben, és hogy az első két befizetés e számla javára 10 000 és 15 000 dollárt tett ki...”

Rimar azután így folytatta:

„Azt az utasítást kaptuk, hogy a szakszervezetet két táborra kell bontanunk. Azt is terjesztenünk kellett, hogy Martin ellenzéke csupa »vörösökből« áll. . .”

Bennett akciója már csak olaj volt a szakszervezeten belül dühöngő viszálykodás tüzére.

Az UAW összejövetelei tele voltak vádaskodásokkal, szemrehányásokkal és éles kirohanásokkal. Az üléseken állandósultak a veszekedések, sőt verekedésekre is sor került.

Bizonyos idő óta úgy látszott, mintha Martin szándékosan bőszítené maga ellen a szakszervezeti tagságot. Egyre inkább kezdett diktátori allűröket felvenni, eltávolította ellenfeleit, és a neki kényelmetlen embereket. Végül azután túlságosan messze ment − felfüggesztette az UAW végrehajtó bizottságának tizenöt tagját. Csakhogy ezek a felfüggesztett tagok a végrehajtó bizottság többségét alkották, és így azonnal határozatot fogadtak el, amelyben elítélték Martin politikáját, különösen pedig gyanús kapcsolatait Forddal.

Bennettet ez a váratlan és nem kívánatos fordulat meglepte. Hirtelen sajtóértekezletet hívott össze, amelyen bejelentette, hogy a Ford Motor Company vezetőségétől felhatalmazást kapott a tárgyalások felvételére az UAW-val, és hogy ebben a kérdésben már meg is egyeztek Homer Martinnal, a szakszervezet elnökével. Nem tudta megállni, hogy ebből az alkalomból ne fejezze ki elismerését a korrupt szakszervezeti vezetőnek :

− Martin őszintén és becsületesen harcol a munkások jogaiért.

Ezzel a bókkal nagy csapást mért Martinra. Az UAW-ban ezt a kijelentést elégséges bizonyítéknak tekintették arra, hogy Martin valóban összeállt Ford rendészeti osztályának általánosan gyűlölt vezetőjével. Most Martinnak a Fordművek munkástömegeivel kellett szembenéznie. Az UAW végrehajtó bizottsága 1939 januárjában egy külön erre a célra összehívott ülésen, számos vádat olvasott Martin fejére, többek között megegyezését Bennett-tel. A bizottság

„árulási kísérletnek” minősítette a tárgyalást, amelynek célja „összeesküvés volt az UAW ellenségeivel”. A végrehajtó bizottság ezen az alapon egyhangúan úgy határozott, hogy Martint megfosztja elnöki tisztjétől és kizárja a szakszervezetből. Az UAW új elnöke R. J. Thomas lett, aki − Martinnal ellentétben − mérsékelni tudta a szakszervezeten belüli súrlódásokat.

Martin a maga részéről nem tett eleget a végrehajtó bizottság felhívásának, hogy álljon a bizottság elé. Nyilatkozatot adott ki, amelyben függetlenítette magát a „CIO diktatúrájától” és az UAW-ot azzal vádolta, hogy azt „felforgató vörös elemek” kerítették hatalmukba. Ezenkívül bejelentette belépését az AFL-be − az Amerikai Munkásszövetségbe − abba a régi kompromisszumos szakszervezeti szövetségbe, amelyet sohasem érdekelt, hogy befolyásra tegyen szert az ipari munkások körében. A szövetség Martin szakadár csoportját is felvette, hogy ezzel is „bosszantsa” a CIO-t. Martin az új „cégtábla” alatt a Ford pénztárából származó anyagiakkal az NLRB-hez fordult azzal a kéréssel, hogy az UAW-AFL szakszervezetet ismerjék el az automobilipari munkások egyedüli képviselőjének.

Az ember azt gondolná, hogy az UAW-ban végbement szakadás Bennett malmára hajtotta a vizet, mert lehetetlenné tette az UAW-nak, mint a CIO egyik szervezetének szervező tevékenységét. Annak, hogy Martin az NLRB-hoz fordult, az volt a következménye, hogy a szövetségi kormányzat azonnal zárolta az UAW pénzügyi alapjait, szervezkedési jogait pedig Martin szakadár szakszervezete fenyegette. Általában nem meglepő tehát, hogy Bennett jó hangulatban volt és így dicsekedett:

− Minthogy erővel nem tudok segíteni magamon, szövetségre lépek velük.

De ismét csak elszámította magát. Martin szakadár szakszervezetében a munkásoknak csak egészen jelentéktelen része lépett be, úgyhogy ez a „sárga” szakszervezet − a többi elődjéhez hasonlóan − rövidesen megszűnt működni. Martin is eltűnt a szakszervezeti életből. Megkapta az egyik Fordnak dolgozó autóalkatrészgyár jól fizető képviseletét, és abban a megbecsülésben részesült, hogy Bennett-tel egy asztalnál ebédelhetett.

Ford harca az UAW-val tovább folyt. A szakszervezet korrumpálására és belülről való megbontására irányuló sikertelen kísérlet után Bennett más taktikához folyamodott. Ezt a taktikát négy Ford-gyárban alkalmazta, nevezetesen St. Louisban és Kansas Cityben, továbbá Richmondban és a kaliforniai Long Beachban is. 1937 első felében ezeknek az üzemeknek összes munkásai egy emberként léptek be az UAW-ba. Mint ahogyan azt a szövetségi kormányzat vizsgálati szervei később megállapították, ezeknek a gyáraknak a vezetősége a dearborni központból ezt az utasítást kapta: „A cég egyetlen képviselője sem jogosult tárgyalásokba bocsátkozni azokkal a személyekkel, akik Ford munkavállalóinak képviselőiként lépnek fel.”

Ezt a rendelkezést mind a négy gyár már 1937 májusában megkapta. Amikor

azonban ugyanazon év nyarán megállapítható volt, hogy a munkásokat semmi és senki sem tudja visszatartani az UAW-tól, a dearborni „szélkakas” hirtelen megfordult: Ford egyszerre hajlandónak mutatkozott elismerni a szakszervezetet ebben a négy üzemben, de a többiekben már nem. Az említett gyárak vezetői tárgyaltak a munkások küldötteivel, kivizsgálták panaszaikat, és a nagyobb jelentőségű kérdésekben figyelembe vették az UAW követeléseit. Ez az idillikus állapot egészen a nyár végéig tartott, amikor is a munkát a gyárak szokásukhoz híven egy időre leállították, hogy ez alatt átszerszámozzák a gépeket és berendezéseket, felkészüljenek az 1938. évi új modell gyártására.

Csak ekkor tudta meg a világ, mi is volt az ára a szakszervezeteknek adott engedményeknek. Bennett ugyanis a termelés őszi újrakezdésekor kijelentette, hogy csak azokat a munkásokat veszi vissza, akik kilépnek a szakszervezetből. A szakszervezeti aktivistákat száműzték a gyárakból. A „feketelista” St. Louisban 94 nevet, Richmondban 129 nevet tartalmazott, Kansas Cityben pedig felvették a listára majdnem az egész kollektívát, szám szerint 975 munkást.

A munkások erre sztrájkkal válaszoltak. Még az a Kansas Cityben terjesztett rémhír sem tartotta vissza őket, hogy Ford ezt a gyárat át szándékozik telepíteni St. Louisba. A rendészeti osztály a helybeli rendőrséggel együtt állandó megtorlásokkal élt. Végső soron Bennettnek sikerült a szakszervezeti mozgalmat átmenetileg elfojtani ebben a négy városban.

A nagy angol vígjátékíró, Bemard Shaw egyik darabjának előszavában ezt írta az Egyesült Allamok államrendjéről:

„Minden állam kormányzója, minden pénzember, sőt minden egyes hivatalnok is diktátorként viselkedik. Mindegyikük rendelkezik azokkal az eszközökkel, amelyekkel dönthet a munkások létéről, ugyanakkor azonban cselekedeteiért semmiféle felelősséget nem visel.”

Shaw találó nézeteit szemléletesen bizonyítják Ford majdnem négy évig tartó harca a szakszervezetek ellen, bár ebben az időben már hatályban voltak a Roosevelt elnöksége alatt hozott munkaügyi törvények. A munkaadók és a munkavállalók közötti viszonyt meghatározó törvényt a „National Labor Relations Act”-t (NLRA) − 1935-ben fogadta el a kongresszus. E törvény életbe léptetése hosszú ideig a nagyiparosok makacs ellenállásába ütközött, mindazonáltal egyik sem tagadta meg olyan hosszú ideig az együttműködést a szakszervezetekkel, mint éppen Ford. Célja az NLRA-törvény hatályon kívül helyezése volt, minthogy ez a törvény alkotta a szakszervezeti mozgalom tevékenységének jogalapját.

Ford jogtanácsosai teljes mértékben tisztában voltak azzal, hogy megvalósíthatatlan feladat előtt állnak. Feladatuk az volt, hogy olyan vádakat cáfoljanak meg, amelyek megcáfolhatatlanok voltak, így azután a halogatás taktikájához kellett folyamodniuk: ki akarták várni az 1940-ben esedékes új elnökválasztást. Arra számítottak, hogy a hatalmat a republikánusok veszik át, akik azután megsemmisítik Roosevelt törvényeit. Ezek a számítások bizonyos

mértékben indokoltak voltak, hiszen Roosevelt második elnökségének idején senki nem gondolt arra, hogy − minden precedens ellenére − harmadszor is elnökké választják. A jogászok változatos taktikával lehetőséget nyújtottak Bennettnek arra, hogy saját módszereivel rendezze a dolgokat az UAW-val.

Kansas Cityben és St. Louisban, ahol a munkásokkal szemben elkövetett jogellenes cselekedetek nyilvánvalóak voltak, a szokásos furfangokhoz folyamodtak. Egyre újabb és újabb hamis tanúkat idéztettek be, végül pedig elködösítették a dolgokat és az eljárást addig húzták, amíg csak lehetett. A felduzzasztott vizsgálati anyag roppant terjedelme is megnehezítette az eljárás lefolytatását. A St. Louis-i ügyben az iratok − a védelemnek köszönhetően − 21 000 gépelt oldalra terjedtek, a Kansas Cityben történt események ügyirata talán még ennél is vastagabb volt.

Amikor azonban megkezdődtek a tanúkihallgatások a Detroitban és Dallasban lejátszódott eseményekkel kapcsolatban, a tanúk Bennett zsoldosainak olyan csúnya praktikáiról rántották le a leplet, hogy a védelem már nem is törekedett e vallomások megdöntésére. Azt indítványozta tehát, hogy a fellebbezési bíróság újból folytassa le a vizsgálatot. A fellebbezést ugyan elutasították, a védelem azonban elérte célját: még egyszer időt nyert.

Amíg az NLRB átrágta magát az irathegyeken, évek múltak el. A detroiti események ügyében 1939-ben hirdettek ítéletet. 1940-ben és 1941-ben további nyolc határozat meghozatalára került sor. Fordot mindezek a határozatok egyértelműen elmarasztalták. A szövetségi hatóságok utasították, hogy vegye vissza a „feketelistára” helyezett munkások százait, és minden haladék nélkül ismerje el a szakszervezeteket. Nem segített a Legfelsőbb Bírósághoz benyújtott fellebbezés sem, mert az is elutasította az ügy újratárgyalását, és ezzel érdemben megerősítette az NLRB által hozott határozatokat. Ugyanakkor − minden várakozás ellenére − Washingtonban továbbra is a demokraták maradtak uralmon.

Minden jel arra mutatott, hogy Ford elvesztette a döntő ütközetet, és alá kell vetnie magát a szövetségi hatóságok határozatainak. A keményfejű pereskedőnek azonban eszébe sem jutott, hogy visszakozzék és a Legfelsőbb Bíróság ítéletéhez tartsa magát. A River Rouge-i üzemben továbbra is összefogdosták a szakszervezeti tagokat, és kidobták őket az utcára. Arról, hogy visszavegyék a „feketelistára” helyezett munkásokat, szó sem esett. Sőt mi több, Harry Bennett egyetlen pillanatra sem mondott le az erőszak alkalmazásáról. Ezek voltak talán a legsötétebb lapjai az amerikai munkásosztály jogaiért folytatott küzdelem történetének. Fordulatra csak 1941 tavaszán került sor.

4. A LÁZADÁS

Az UAW-nak mindeddig több fronton kellett harcolnia, a belső súrlódások is

gyengítették, és minden Ford ellen irányuló akciója előre kudarcra volt ítélve. 1940 telén azonban az erőviszonyok kiegyenlítődtek. A szakszervezeti mozgalom felnőtt és megszilárdult. Belső berkeiben rend volt, vezetői pedig megtanulták, hogyan kell együttműködniük. Az autógyárosokat sikerült arra kényszeríteniük, hogy az új munkaügyi törvények értelmében megkössék a kollektív szerződéseket. Kivételt csak Ford képezett. Az Automobilipari Munkások Szakszervezete éppen ezért most reá összpontosította egész figyelmét.

Az UAW vezetői tudták, hogy ebben az utolsó és döntő küzdelemben nagyon megfontoltan kell cselekedniük, hogy sikerrel harcolják végig a hosszú és elkeseredett harcot Forddal, ezzel a minden skrupulustól mentes első számú osztályellenséggel.

Az Ipari Szervezetek Kongresszusában (CIO), szintén az a meggyőződés uralkodott, hogy ennek a harcnak a kimenetelétől rendkívül sok függ. A CIO három, egymás után megtartott „legmagasabb szintű értekezletén” határozati javaslatot fogadtak el arról, hogy a szövetség sokoldalú pénzügyi és erkölcsi segítséget nyújt az UAW-nak. A jogi képviselettel az egyik legkiválóbb New York-i ügyvédet bízták meg. Külön akcióbizottságot is alakítottak, a legtapasztaltabb és leghűbb szakszervezeti emberekből. Fordnak sok volt munkavállalója kapott közöttük helyet, mert ők jól kiismerték magukat a detroiti hatalmasság politikai manővereiben.

A szakszervezeti emberek taktikája kezdettől fogva nagy leleményességről és megfontoltságról tett tanúbizonyságot. Az akció előtt − néhány hónapig − nem tartottak semmiféle nyilvános gyűlést. Az UAW-tagok névsora szigorúan titkos volt. Annak érdekében, hogy megnyerjék a közvéleményt, az egész országban tájékoztató röpiratokat terjesztettek. Az UAW kiadásában napvilágot látott „Ford Facts” című lap, az igazsághoz híven mutatta be azokat a tényleges feltételeket, amelyek között Ford munkásainak dolgozniuk kellett. Minthogy River Rouge nemzetiségi és nyelvi szempontból valóságos Bábel volt, a szakszervezet a rádióban idegen nyelveken is sugároztatott műsorszámokat. Különleges figyelmet szenteltek a Ford-műveknél foglalkoztatott mintegy tízezer négernek. Megmagyarázták nekik, hogy segítségük nélkül a szakszervezet aligha tudja kiharcolni jogait.

És ekkor, még mielőtt az UAW első támadása megindult volna River Rouge ellen, hirtelen rést ütöttek a vastag falon, amely eddig a Ford-műveket körülvette. Egy merész asszony ugyanis, aki Dearbornban városi bíróként működött, kockáztatva további karrierjét, hivatalból kimondta, hogy az a tilalom, amely szerint Ford kapui előtt nem szabad röplapokat terjeszteni, ellentétben áll az Egyesült Államok alkotmányával. Lili Neuenfelt bírónő nevét Dearborban és Detroitban felkapta a hír. Mind a városi hatóságok, mind a Ford Motor Company fellebbezést nyújtott be a tilalom további fenntartása érdekében.

A döntésre nem kellett sokáig várniuk. Nem telt bele egészen két hónap, és James Chenot járásbíró kimondta, hogy a tilalom, amelyet annak ürügyén adtak

ki, hogy gátolja az utcai forgalom zavartalanságát, „értelmetlen, önkényes és diszkrimináló”, mert „nevetség tárgyává teszi” az alkotmány által biztosított szólás- és sajtószabadságot.

A szakszervezeti emberek, akik most már eljöhettek Ford kapui elé anélkül, hogy félniük kellett volna a bebörtönzéstől és a megveretéstől, gyorsan kihasználták az új helyzetet. A rákövetkező negyvennyolc óra leforgása alatt River Rouge előterében több mint 35 000 röplapot osztottak szét. Miután így megtört a jég, az UAW akcióbizottságának képviselői rendszeres időközökben megjelentek a „Ford Facts” szakszervezet sajtóorgánum újabb számaival is.

További hat hét múlva Ford védelmi rendszerét újabb csapás érte. A NLRB-vizsgálat három és fél éve alatt Ford jogi képviselői kimerítették mindazokat a lehetőségeket, amelyekkel elhúzhatták az 1937. évi dearborni eseményekkel kapcsolatos vizsgálatot. A Legfelsőbb Bíróság most, 1941 februárjában, jóváhagyta a cincinnati fellebbezési bíróság döntését, az UAW-nak adott igazat, és elítélte Ford praktikáit. Az ítélet értelmében a River Rougei-i gyártelep igazgatósága köteles volt újra felvenni az elbocsátott szakszervezeti tagokat, kifizetni nekik elmaradt keresetüket. Köteles volt továbbá véget vetni a munkaügyi törvények megsértésének, és tanújelét adni jóakaratának az üzemben kifüggesztendő nyilatkozat formájában.

Amikor a Bennett által kidobott munkások visszatértek a gyárba, amikor a gyár falain és hirdetőtábláin megjelentek a bírósági határozattal kikényszerített nyilatkozatok, a River Rouge-i dolgozók nem akartak hinni a szemüknek.

A munkások tömegesen léptek be az UAW-ba. Ezer meg ezer munkás járt úgy be a gyárba, hogy tüntetően kitűzte a szakszervezeti jelvényt. Az egyes üzemrészek megválasztották tisztségviselőiket. Néhány hét sem telt el és a szakszervezet River Rouge-ban, mindenki által ismert és elismert intézményként működött. Az emberek hozzászoktak a gondolathoz, hogy Ford − minden látszat ellenére − nem áll a törvény fölött, és hogy megvan a lehetőség arra, hogy kikényszerítsék tőle elszenvedett sérelmeik orvoslását. Az évek hosszú sora alatt annyi sérelem esett, hogy a vállalat igazgatóságának irodái előtt hosszú sorokban álltak a munkások. Mindez nem korlátozódott persze River Rouge-ra: felemelték szavukat a Highland Park-i munkások és a „Lincoln”-gyár munkásai is.

A Legfelsőbb Bíróság ítéletét nem lehetett semmibe venni, a vállalat igazgatósága engedményekre kényszerült. Ez természetesen nem ment huzavona nélkül, ennek ellenére az UAW az egyik engedményt a másik után tudta kicsikarni. Az egész folyamat a munkabérek rendezésével kezdődött, amelyek Ford hamis hírverésének ellenére még mindig alacsonyabbak voltak az automobilipar átlagánál. A „Lincoln”-gyár munkásainak még egy régi „tabut” is sikerült megdöntetniük: elérték, hogy az arra kijelölt helyen − dohányozhattak.

Még Harry Bennett is kezdett puhulni. Egy szép nap megjelent nála a munkások küldöttsége. Felvilágosítást kértek arról, hogy osztályukról miért bocsátották el a szakszervezeti tagokat a felmondás és az elbocsátás okának

megjelölése nélkül. Bennett olyan kedvesen és jóindulatúan fogadta a küldötteket, hogy pár pillanatig még a szó is torkukon akadt. A kihallgatás azzal kezdődött, hogy cigarettával kínálta őket, ami a Ford-művekben példátlan dolog volt. Amikor előterjesztették kérelmüket, behívta az osztályvezetőt, leszedte róla a keresztvizet, és utasította, hogy azonnal vegye vissza az elbocsátott szakszervezeti tagokat. A munkásküldötteket mindazonáltal az lepte meg a legjobban, amikor felszólította őket, hogy foglaljanak helyet.

− Tíz éve dolgozom Fordnál − mondta később az egyik küldött −, de eddig mindig az volt a helyzet, hogy Bennett elterpeszkedett a karosszékben, nekem pedig sapkámmal a kezemben kellett állnom előtte.

Mindezek az engedmények, mindez a szívélyesség és az UAW irányában mutatott minden gesztus persze csak „fal" volt, olyan kulissza, amely mögött a szakszervezet megsemmisítésére irányuló próbálkozások rejtőztek. Az egyik ilyen próbálkozás az volt, hogy bevezessék a Ford-művekbe az AFL (Amerikai Munkásszövetség) szervezetét, jóllehet ez a sárga szakszervezet sohasem rendelkezett az iparban jelentősebb befolyással. Az AFL azért volt hajlandó titkos megállapodást létesíteni Forddal, mert azzal csapást akart mérni a konkurrens CTO-ra. Az AFL agitátorai azonban ellenállásba ütköztek, Ford munkásai gúnyt űztek belőlük.

Érvényben maradt azonban az a gyakorlat, hogy az aktívabbaknak mutatkozó szakszervezeti tagokat elbocsátották vagy pedig alacsonyabb munkakörökbe helyezték. Bennett ügynökei olykor drasztikusabb eszközökhöz is nyúltak, például a munkások sapkájáról vagy kabátjáról leszakították a szakszervezeti jelvényeket. A szövetségi hatóságokhoz százszámra érkeztek a panaszok, amelyek Fordot a munkaügyi törvények megsértésével vádolták, és a River Rouge-i termelőüzemekben egymást követték a „vad" ülősztrájkok. Úgy tűnhetett, hogy Ford túlfeszíti a húrt. A magabiztos Bennett nyíltan kijelentette, hogy a tárgyalásokat a szakszervezettel az idők végezetéig el fogja húzni.

− Beszélni fogunk velük, mert az kívánják a jogszabályok. Addig fogunk alkudozni, amíg megunják az életet!

És szavát be is tartotta. Úgy tűnt, mintha szándékosan provokálná az UAW-t az erőszakosabb fellépésre. A szakszervezet türelmesen nézte ugyanis Bennett brutális cselekedeteit, és arra várt, hogy a szövetségi hatóságok avatkozzanak be a dolgok menetébe, s ezzel persze egyre jobban csökkent tekintélye a munkásság körében. Ford éppen ezt akarta. Abból indult ugyanis ki, hogy az UAW, tekintettel a katonai célokat szolgáló kormáhymegrendelésekre, nem mer általános sztrájkot szervezni. De ismét elszámította magát: az UAW felvette a kesztyűt, mert nem volt más választása.

A nagy kiterjedésű River Rouge-i üzemet a külvilágtól magas és vastag fal választotta el. A gyártelep kapuit éjjel-nappal Ford felfegyverzett rendészei

őrizték. Ilyen körülmények között szó sem lehetett a gyártelepen belüli sztrájkról, mert ha a dolgozók hosszabb időn át szállták volna meg az üzemet, ez egészen biztosan kiéheztetésükkel végződött volna. Az UAW vezetői így azután úgy határoztak, hogy Ford erődítményét kívülről zárják körül.

A jelzést a sztrájk megkezdésére a hengerdében dolgozó munkások adták meg. 1941. május 1-én, késő délután, tízezer hengerész szüntette be a munkát és özönlött a kapuk felé. A hengermű példáját követte az acélmű, a gépműhelyek, a kovácsolóüzem, a szerszámkészítő műhely, valamint a szerelőüzem is. Roppant folyamként emberek tízezrei hömpölyögtek a gyártelepről kivezető utakon.

Másnap reggel a gyártelephez vezető összes utakat és utcákat sztrájkőrök szállták meg. A gyárba vezető utak − amerre a szem ellátott − tömve voltak autókkal és autóbuszokkal, amelyekkel szakadatlanul új munkáscsapatok érkeztek. Most − az emlékezetes éhségtüntetéssel ellentétben −a szervezett munkások voltak a helyzet urai. Eltorlaszolták az összes kapukhoz és bejáratokhoz vezető utat, munkásjárőrök szállták meg a környező útvonalakat, az UAW nem messze székelő „vezérkarának" pedig ezer emberből álló tartalék állott rendelkezésére, amelyet bármikor és bárhol be tudott vetni.

A sztrájk első napjaiban a kép majdnem polgárháborúra emlékeztetett. A munkások barikádokat emeltek vasúti talpfákból, és autókkal torlaszolták el az utakat, így mindennemű forgalmat lehetetlenné tettek. De még ezeknek az akadályoknak az eltávolítása után is olyan tömegek érkeztek a helyszínre, hogy barikádok nélkül sem lehetett hozzáférni a River Rouge-i gyártelephez vagy azt elhagyni.

A sztrájkbizottság levelet intézett a River Rouge-i üzem igazgatóságához, amelyben azt követelte, hogy vegyék vissza az elbocsátott szakszervezeti tagokat, azonnal tartsanak szakszervezeti választásokat, és amennyiben az UAW a Ford-művek dolgozókollektívájában szavazattöbbségre tesz szert, formálisan ismerjék el a szakszervezetet és a szakszervezetnek azt a jogát, hogy kollektív szerződést köthet, végül pedig írják alá a törvényben említett szerződést.

Bennett azonban egészen más módszerekkel akarta letörni a sztrájkot. Nem azért provokálta ki a munkások nyílt fellépését, hogy most megadja magát. Egyszer s mindenkorra szét akarta zúzni az UAW-ot, mégpedig az előtt, mielőtt sor kerülne a szakszervezeti választásokra olyan időpontban, amikor a szakszervezet a legnagyobb népszerűségnek és tekintélynek örvendett. Csakhogy az idők megváltoztak. Most már nem tudta csak saját erőivel felvenni a harcot, így tehát külső segítséghez kellett folyamodnia. És csak ekkor derült fény arra, hogy amikor az UAW-val szemben látszólag engedékenységet mutatott, amikor elhúzta a tárgyalásokat és egyetértett a látszólagos engedményekkel, csupán időt akart nyerni, mert feltételezte, hogy ezzel csak Ford malmára hajtja a vizet. Feltételezése helyesnek bizonyult, amennyiben közeledett a háború és az üzemek egymás után tértek át a fegyverkezést szolgáló gyártásra, továbbá azért is, mert tudta, hogy a sztrájk Washingtonban kedvezőtlen visszhangot kelt.

Az a kérelem, amellyel Bennett a Ford Motor Company nevében a kormányhoz fordult segítségért, egészen különleges, a maga nemében egyedülálló propagandahúzás volt. A Roosevelt elnöknek küldött táviratban Ford rendészetének főnöke megesküdött mindenre, ami szent, hogy „kommunista terroristák" robbantották ki River Rouge-ban a gyártelep megszállására irányuló sztrájkot. Külön küldöttje a Fehér Házban átadott egy, az eseményekről részletesen beszámoló levelet. Ebben megrázóan lefestette, hogy a gyár megszállása után „a sikertől megrészegült munkások" hogyan semmisítik meg a gépeket és szerszámokat, márpedig ezek hiánya lehetetlenné teszi a katonai repülőgépek gyártását. Ahhoz, hogy véget vessenek az Egyesült Államok honvédelmi készségét károsan befolyásoló lázadásnak, feltétlenül szükség van a szövetségi katonaság beavatkozására, mert − Bennett szerint − a veszélyes helyzetben a helyi erőkkel nem lehet úrrá lenni.

Ezzel szemben azok a pártatlan megfigyelők, akiket a szövetségi hatóságok küldtek ki a helyszínre, megállapították, hogy a gyártelep valóban meg van szállva, annak megszállója azonban Bennett, mintegy ezer emberével egyetemben. Megállapították azt is, hogy Bennett a „rosszindulatú szabotázs-ról" szóló meséket az ujjából szopta. A sajtó képviselői, akiket Bennettnek körül kellett vezetnie a gyárban, semmiféle kárt nem tudtak megállapítani. Néhány gépet mutattak nekik, amelyek a szilárdsági vizsgálatok alkalmával sérültek meg, továbbá néhány autót, amelyeken az ülések fel voltak hasítva. Ezzel szemben az UAW elnöke bebizonyította, hogy a munkások, mielőtt elhagyták volna a gyárat, mindent megtettek, nehogy a gépek és berendezések kárt szenvedjenek: lecsapolták az acélkemencéket, a gyári villamosmű pedig bármely pillanatban újra üzembe volt helyezhető. Minthogy tehát a károkat Bennett emberei maguk okozták, a szakszervezeti funkcionáriusok kérték, hogy a Szövetségi Nyomozó Irodát, az FBI-t (Federal Bureau of Investigation) kérjék fel a vizsgálat lefolytatására. Bennett erre a javaslatra egyáltalában nem válaszolt.

Tehát Bennett „riadója" nem talált visszhangra Washingtonban, Roosevelt elnök állítólag ezekkel a szavakkal kommentálta a táviratot:.

− A sztrájk nem befolyásolja a fegyverkezési célokat szolgáló megrendelések teljesítését. Ford még nem állt át a haditermelésre, és repülőgépgyára csak most épül.

Roosevelt − mint ebből könnyen megállapítható − jól volt tájékoztatva a valóságos helyzetről, és az UAW lojális magatartásáról. A szakszervezet az állami rendőrség közvetítésével felkérte Fordot, hogy készíttesse el azoknak a dolgozóknak a névjegyzékét, akik a folyamatos haditermelés szempontjából nélkülözhetetlenek, hogy a sztrájkőrök ezeket az embereket beengedhessék a gyárba. A névjegyzéket a szakszervezet meg is kapta, de azon kizárólag olyan embereknek a neve szerepelt, akik Bennett rohamosztagának, rendészeti

osztályának tagjai vagy pedig a munkásság előtt ismert besúgók voltak.

Bár nyilvánosan megállapították, hogy Bennett vádja, miszerint a sztrájkolók meg akarják szállni a gyárat és szabotázscselekményeket akarnak végrehajtani, közönséges koholmány, Bennett nem adta meg magát. Ismét csak Washingtonhoz fordult azzal a kéréssel, hogy a hadsereg vagy a rendőrség „vessen véget a sztrájkolók terrorjának”. Ugyanakkor a „Detroit News”-ban riport jelent meg a Bennett emberei által uralt gyárban végbemenő erőszakos cselekményekről és véres verekedésekről. Amikor a gyári kikötőben horgonyt vetett a „Henry Ford II” nevű hajó egy élelmiszer-szállítmánnyal, a fogdmegekből rekrutálódott új „kollektíva” néhány erősebb emberből álló csoportja kifosztotta az élelmiszerkészleteket és eladta azoknak, akik erőszakkal nem tudtak élelmiszerekhez jutni.

Bár a Ford-művek falai előtt állomásozó sztrájkoló tömeg nyugodtan viselkedett, mégis fel volt készülve az esetleges támadások visszaverésére. És erre nem is kellett hosszú ideig várnia: Bennett összecsapásokat kezdett provokálni, és erre a „kollektívája” többségét alkotó négereket használta fel. A négerek a gyár kapui mögül rátörtek a sztrájkolókra, és azokat vascsövekkel, husángokkal, csákányokkal és saját maguk készítette lándzsákkal verték. Minthogy a megtámadott munkásoknak nem volt más választásuk, éles összetűzésekre került sor, ami a sztrájkolók szempontjából annál is veszedelmesebb volt, mert ezek a verekedések kifelé faji zavargásnak látszottak.

Hogy ezt a veszélyt sikerült nagymértékben elhárítani, az főképpen az UAW gyors és meggondolt akciójának, valamint a detroiti néger lakosság segítségének volt köszönhető. A néger közösség jelentősebb személyiségei haladék nélkül River Rouge-ba utaztak, ahol a szakszervezeti funkcionáriusok autóira szerelt hangszórókon keresztül rábeszélték a sztrájktörőket, hogy hagyják ott a gyártelepet. A négerek jelentős részét sikerült meggyőzniük, azokat pedig, akik maradtak, a munkások saját fegyvereikkel − gumibotokkal és vasrudakkal − futamították meg.

A helyszínre hívott városi rendőrség most is megtartotta hagyományos semlegességét. Carl Brooks rendőrfőnök, Ford egyik volt detektívje, 250 tartalékos rendőrt hívott be, akiknek túlnyomó része Bennett rendésze és ügynöke volt. Brooks még a sztrájk kitörése előtt „vette őket kölcsön”. A rendőrség szerepe arra korlátozódott, hogy tendenciózusan Bennett utasításai szerint tájékoztassa a sajtót, és Bennett így − kerüljön bármibe − rá tudja kényszeríteni a szövetségi kormányt a katonai beavatkozásra.

Csakhogy semmi jel sem mutatott arra, hogy Michigan állam kormányzója felül ezeknek a hamis információknak, és felkéri Roosevelt elnököt, hogy nyújtson fegyveres segítséget. Bennett felhívásait Roosevelt ugyanis egyszerűen válasz nélkül hagyta. Nem fenyegetett egyébként az sem, hogy Michigan állam

katonai egységei avatkoznak bele a dolgok menetébe. Amikor ugyanis végre sikerült Van Wagoner kormányzót rábeszélni, hogy jelenjen meg a zavargások színhelyén, a liberális gondolkodású kormányzó azon volt, hogy mindkét felet meggyőzze: a leghelyesebb, ha a vitát békés úton intézik el. Bennett így azután kénytelen volt visszavonulni.

Végső soron nem is volt más választása. A munkások egy emberként az UAW mögött álltak, és még álmukban sem gondoltak arra, hogy a régi feltételek mellett felvegyék a munkát. A hatóságokat sem sikerült rábírni, hogy fegyverrel nyomják el a sztrájkot. De Bennett még most sem tudta megtagadni módszereit: a szakszervezettel tárgyaló Fordot képviselő csoport detektívekből, a rohamosztag tagjaiból és volt gengszterekből állt. Mintegy díszként két jogász is csatlakozott hozzájuk. A szakszervezet tiltakozott ez ellen, kijelentve, hogy más cégeknél tiszteletre méltóbb emberek tárgyaltak képviselőivel. A General Motors konszernt a kiváló mérnök, William Knudsen képviselte, akivel a munkások is szimpatizáltak, a Chrysler Corporationt pedig maga Walter Chrysler. A szakszervezeti vezetők Van Wagoner kormányzóhoz fordultak:

− Tulajdonképpen miért kell nekünk Ford besúgói és rendészeti szolgálatának képviselőivel tárgyalnunk?

A kormányzó azonban − bármilyen áron − kompromisszumot akart elérni. Az eredmény azonban nem volt kompromisszum, mert a munkásoknak majdnem minden követelése teljesült. Az üzemekből elbocsátott szakszervezeti tagokat −cmajdnem kivétel nélkül − vissza kellett venni. A sztrájk befejezése után haladéktalanul szakszervezeti választásokat kellett tartani. Fel kellett állítani az egyeztető bizottságot is azzal a feladattal, hogy vizsgálja ki az összes véleményeltéréseket a dolgozók és Ford között. De még ez sem volt minden: Fordnak ünnepélyesen el kellett ismernie az UAW-ot munkásainak olyan képviselőjeként, aki nevükben kollektív szerződés kötésére jogosult.

Ford csak annyit tudott elérni, hogy a szövetségi hatóságok beszüntették azt a vizsgálatot, amelyet a munkaügyi törvények megsértése miatt folytattak ellene. Amikor végre aláírták a megállapodást és a résztvevők elváltak egymástól, a „Free Press” napilap munkatársa nem minden elégtétel nélkül megjegyezte:

− Annak a néhány embernek egyike, aki savanyú arccal hagyta el a tárgyalótermet, Harry Bennett volt.

A Ford Motor Company ezzel történetének új szakaszába lépett.

5. AZ EGYMÁS MELLETT ÉLÉS

1941. május 21-ét írták, amikor Ford 83 000 dolgozója az urnákhoz járult a Detroit elővárosában fekvő termelőüzemben. Az emberek titkos szavazással

három képviseleti formának egyikére adhatták le szavazatukat: az Ipari Szervezetek Kongresszusára (CIO), az Amerikai Munkásszövetségre (AFL) vagy arra, hogy nem tartanak igényt érdekképviseletre. A választásnak ezen az emlékezetes napján mind Ford, mind pedig az UAW külön erre a célra kiküldött megfigyelői kétségbe vonhatták az egyes választók választójogát, mert ez a jog csak a Ford-művek tényleges munkavállalóit illette meg.

A szavazatok összeszámlálásánál komikus és a maga módján jellemző incidensre került sor. Egy zavaros fejű ember vagy esetleg valaki tréfából ahelyett, hogy kereszttel jelölte volna, melyik szakszervezetre szavaz, a szavazólapra azt írta, hogy „Jézus Krisztus”. Amikor a szavazatszámláló bizottság a szavazatot érvényteleníteni akarta, a Ford Motor Company megfigyelője hangosan tiltakozott. Nézete szerint a szavazat érvényes volt, mert az a választó, aki Jézus Krisztusra adta le szavazatát, szerinte minden bizonnyal Henry Fordra gondolt.

A választások a CIO, pontosabban az Automobilipari Munkások Szakszervezete (UAW) győzelmével végződtek. A CIO a 83 000 érvényes szavazatból kb. 58 000-et, vagyis 70 százalékot kapott. Az AFL-re eső szavazatok hányada valamivel többet tett ki 25 százaléknál, és a munkavállalóknak csak 3 százaléka adott kifejezést annak a véleményének, hogy a szakszervezetek fölöslegesek.

A választási eredmény kihirdetése után a szakszervezeti bizottság bejelentette, hogy kész megkötni Forddal a kollektív szerződést, amire Bennett egy sajtóértekezlet nyilvánossága előtt így válaszolt:

− A választások a kommunista párt, Van Wagoner kormányzó és az új munkaügyi törvényhozás nagy győzelmét jelentik. Ez arra kényszerít minket, hogy ilyen emberekkel éljünk együtt, bár nem sértettük meg a hatályos törvényeket.

És ezt az az ember mondta, akinek nem egy munkás halála száradt a lelkén. Ford egyik jogtanácsosa Bennettnek ezt a nyilatkozatát a következőkkel egészítette ki:

− A Ford Motor Company együtt fog működni a kommunista vezetés alatt álló UAW-val, mert erre kényszerítik a jogszabályok. Az új munkaügyi törvényhozás azonban az európai diktátori koncepciók gyümölcse, és annak, hogy ezeket a törvényeket erőszakkal ránk kényszerítik, vagy az amerikai ipar megsemmisülése vagy pedig szovjetizálódása lesz a következménye.

Ezekre a borúlátó „jóslatokra” Thomas, az UAW elnöke adta meg a választ. Először is kijelentette, hogy Fordnak húsz évnél hosszabb idő állott rendelkezésére ahhoz, hogy megnyerje a munkások bizalmát. Hogy ez nem történt meg, ezt a titkos választások eredménye mutatja: a Ford Motor Company munkásságának 97 százaléka annak az óhajának adott kifejezést, hogy a szakszervezet védőszárnyai alá kerüljön.

− Ami pedig a „kommunizmust” illeti − tette hozzá végezetül Thomas − ez a

vád a rongyos madárijesztőre emlékeztet.

Ford hierarchiájának legfelső lépcsőfokain egyedül a „mérsékelt" Edsel Ford volt az, aki tudatára ébredt a szakszervezettel való együttműködés feltétlen szükségességének. Ebben persze nem humanitárius szempontok vezették, még kevésbé az, hogy szimpatizált volna a munkásokkal és követeléseikkel. Egyszerűen jobban megértette apjánál, hogy a „régi jó” idők visszavonhatatlanul elmúltak. Edsel véleményét azonban nem vette figyelembe sem apja, sem Bennett.

Bár Henry Ford visszakozót fújt, és beleegyezett a gyűlölt szakszervezetekkel való együttműködésbe, indítékainak semmi közük sem volt a törvénytisztelethez. Most már feltétlenül számolnia kellett a közvéleménnyel, valamint − természetesen − azokkal a veszteségekkel is, amelyek a sztrájk elhúzódásával együtt szemmel láthatóan növekedtek.

Mindenekelőtt a szakszervezeti sajtó tett meg mindent annak érdekében, hogy a nagyközönség tudomást szerezzen a Ford egyes üzemeiben elkövetett túlkapásokról és erőszakos cselekményekről. Az a veszély fenyegetett tehát, hogy Ford a kisvárosi polgárság és farmerek szemében mint közéleti személyiség és mint a munkások jótevője elveszti nimbuszát. Még a roosevelti munkaügyi törvényekkel szemben olyannyira ellenséges beállítottságú hetilap, mint a milliós példányszámokat elérő „Time” is csúfnévvel − „Model T tycoon” − illette Fordot. A „tycoon” kifejezés Japánból került át az Egyesült Államokba, és egyrészt iparmágnást jelentett, de tirannust, elnyomót is. Az 1941 májusában kirobbant sztrájkot megelőzően a nagyközönség a „Time”-ban ilyen megjegyzéseket olvashatott:

„Más autógyárosok ellenségesen és gyanús szemekkel nézik Fordot. Minden bizonnyal érzik, hogy az ár ellen úszik, és hogy politikájában a munkások vonatkozásában még mindig feje búbjáig a »T« modell korában él.”

Ford szempontjából a csipkelődő sajtónál sokkal veszélyesebbek voltak a szövetségi hatóságok részéről lefolytatott vizsgálatok megállapításai, mert teljesen szétrombolhatták a róla oly nagy fáradsággal kialakított legendát. Ezeket a vizsgálatokat az egyik legismertebb amerikai jogász vezette, a tanúvallomások pedig olyan szenzációsak és megrendítőek voltak, hogy a helyi sajtó, majd később az ország összes lapjai is, majdnem teljes terjedelmükben közölték. Henry Ford ezzel pellengérre került. Abban az igyekezetében, hogy „megtartsa arcát”, Bennett közvetítésével az UAW-hoz fordult, hogy mielőbb jöjjön létre az egyezség.

A megállapodást rekordidő alatt hozták tető alá, és 1941. június 21-én hirdették ki. Nemcsak hogy kielégítette a szakszervezet összes követeléseit és kívánságait, hanem még túl is ment azokon. Ebben a meglepő dokumentumban Ford elismerte a dolgozó kollektíva jogát a kollektív szerződésre, elismerte a vállalat szolgálatában eltöltött idővel kapcsolatos kedvezményeket, továbbá, hogy a vasárnapi, ünnepnapi és a heti 40 órát meghaladó munkát külön kell honorálni. Az egyezmény értelmében egyetlen munkás sem volt elbocsátható a termelés

visszaesésének idején, amennyiben a munkahetet nem kellett 32 órára csökkenteni. És végül − az egyezmény olyan rendelkezést is tartalmazott, amely szerint a gyári őrségnek és a rendészeti szolgálat dolgozóinak egyenruhát kellett viselniük, vagy legalább karszalaggal vagy más jelzéssel kell a munkásoktól megkülönböztetni őket.

Ezen kívül Ford képviselői (igaz, hogy csak szóban) arra kötelezték magukat, hogy a vállalat kártalanítja azokat a munkásokat, akik saját személyükben szenvedtek sérelmet, vagy pedig szakszervezeti tagságukból kifolyólag károsodtak. Munkahelyükre visszatérhettek azok a munkások is, akiket szakszervezeti tevékenységük miatt bocsátottak el, sőt mi több, egyeseknek még elmaradt munkabérüket is meg kellett kapniuk. Végezetül − a Ford Motor Companynak a munkabéreket arra a legmagasabb színvonalra kellett volna emelnie, amelyet a munkások az automobilipar egyéb vállalatainál elértek.

Ford − az autógyárosok között utolsóként − teljesítette a szakszervezetnek a munkaügyi törvényekkel összhangban álló követeléseit. De mi történt! Ford nem elégedett meg azokkal a feltételekkel, amelyeket rákényszerítettek, hanem tovább ment. „Nagylelkű gesztust” csinált, amivel meglepte az UAW embereit. Bennett közvetítésével önakaratából, senki által erre nem kényszerítve, azt indítványozta, hogy vegyenek fel a megállapodásba olyan rendelkezést, amely szerint ettől kezdve Ford minden egyes üzeme „zárt üzem” („closed shop”), ami azt jelentette, hogy az üzemben való tartós foglalkoztatásnak szakszervezeti tagság a feltétele. És még ez sem volt minden. Ford ugyanis még ahhoz is hozzájárult, hogy a szakszervezeti tagsági díjakat levonja a kifizetésre kerülő munkabérekből és egyenesen az UAW pénztárába utalja át.

Az UAW meglepett képviselői nem akartak hinni saját fülüknek, amikor Ford képviselői azzal a javaslattal jöttek, hogy annak jeleként, miszerint példás az egyetértés a Ford Motor Company és az UAW között, Ford összes gyártmányait lássák el különleges szakszervezeti címkékkel. Egyáltalában nem csodálkozhatunk azon, hogy a szakszervezeti emberek ennek a szokatlan megállapodásnak megkötése után elbódultak és felejtve a múltat, a legjobb hangulatban álltak fel a tárgyalóasztal mellől.

A szólás-mondás szerint lehet helyzet, mely „túlságosan jó ahhoz, hogy igaz lehetne”. A dolgok tapasztalt szemlélője nehezen tudta elhárítani magától azt a benyomást, hogy az UAW optimista képviselői hagyták magukat megtéveszteni.

Ford szószólóival együtt jó arcot vágott a rossz játékhoz. A sajtóban közzétett nyilatkozat érzékeltette, hogy a Ford Motor Company − ahogyan máskor is szokta − most is arra törekszik, hogy jó példával járjon a többi ipari nagyvállalat előtt, és élénken érdeklődik „a munkások minden problémája iránt”. Ford hirtelen és váratlan mértéktartásának és engedékenységének valódi okait persze diszkréten elhallgatták. Különösen egy indíték kerülte el a közvélemény figyelmét.

Franklin Delano Roosevelt elnöksége alatt Washingtonban tökéletesen tisztában voltak azzal, miben kell keresni az okát a Ford Motor Company

üzemeiben előforduló zavargásoknak. Az 1941 májusában kirobbant sztrájk idején a szövetségi hatóságok inkább az UAW-nak és a munkásoknak a pártján álltak. Most, amikor ünnepélyesen megvalósult a „Treuga Dei”, Ford azt remélhette, hogy ismét sikerül megszereznie a Fehér Ház bizalmát, és nagyobb fegyverkezési megrendeléseket kap. Az UAW-val megkötött egyezség egyúttal azt is jelentette, hogy a szövetségi hatóságok felfüggesztették a vizsgálatot azoknak az erőszakosságoknak és visszaéléseknek ügyében, amelyekre Ford kilenc üzemében került sor. Ford tehát fellélegezhetett, és nem kellett félnie a sajtó veszélyes támadásaitól sem.

A gyűlölt szakszervezettel kötött megállapodás ezenkívül is „kifizetődött”, márpedig ez volt Ford szemében a legfontosabb. Versenytársait ismét kiütötte a nyeregből. Hogy milyen előnyökhöz jutott velük szemben azt a legjobban a „Detroit News” fogalmazta meg:

„Fordnak, aki üzemeiben bevezette a kötelező szakszervezeti tagságot és a tagdíjakat a munkások béréből levonva a szakszervezetnek utalja át, most megvan a lehetősége, hogy karba tett kezekkel nézze, hogyan fogják más gyáriparosok tanácstalanul fejüket, mert nem tudják, mihez kezdjenek. Ford most páholyból szemléli mások nehézségeit, amikor az UAW ugyanazokat az engedményeket követeli majd tőlük és követeléseinek elutasítására sztrájkkal válaszol.”

Ford ezen túl nagyon jól tudta, hogy az egyezmény az ő számára kedvezőbb, mint az UAW szempontjából. Az aláírásokon még nem száradt meg a tinta, amikor rendészetének főnöke bizalmasaival közölte:

− Az UAW emberei nem tudják, hogy felültettük őket, de eljön az idő, hogy meggyőződnek erről!

Bennett azt képzelte, hogy az UAW-val kötött megállapodást felhasználhatja arra, hogy a jövőben még hatékonyabban beleszóljon a szakszervezet ügyeibe. Első kísérlete, hogy a hatalmat a szakszervezetben megszerezze, arra utalt, hogy már nincsenek új és eredeti ötletei. Terve végrehajtására a legmegfelelőbb alkalomnak a szakszervezeti választásokat tartotta. Bár az UAW-val kötött megállapodás szerint a választásokból a rendészet tagjait kizárták, Bennett éppen őket akarta erre a célra felhasználni. A sürgősen a termelőüzemekbe áthelyezett rendészeknek jogukban állt jelöltetniük magukat az üzemi szakszervezeti szervek vezető funkcióira. Különösen a munkásküldöttek (szakszervezeti bizalmiak −*A ford, megjegyzése)* funkcióinak megszerzésére törekedett, mert ezek voltak a legalkalmasabbak arra, hogy zavart keltsenek a szervezett munkástömegekben. A River Rouge-i gyártelepen azonban nem választották meg egyetlen bizalmi emberét sem, és ami Bennett szempontjából még rosszabb volt, túlságosan átlátszó és primitív akciója egyedül azzal a következménnyel járt, hogy még gyanúsabbá vált a szakszervezeti emberek szemében.

Bennett későbbi − most már finomabb és rafináltabb sakkhúzásai teljesen igazolták a vele szembeni bizalmatlanságot. Miután kudarcot vallott a szakszervezeti posztok megszerzésével, úgy vélte, hogy a legjobb az lesz, ha

baráti kapcsolatokat épít ki az UAW-val. Megkezdődtek tehát a FORD-UAW-kapcsolat mézeshetei, amelyek mintegy tíz hónapig tartottak. Ez alatt az idő alatt Ford és uszályhordozói főképpen a befolyásos szakszervezeti tagokat méltatták figyelemre. A szakszervezeti „boss”-okat pedig különleges tisztelettel kezelték. Egy szép napon maga Ford hívta meg „lunchre” a két legfontosabb szakszervezeti elnököt − Thomast az UAW-ból és Murrayt a CIO-tól, és Bennet-tel együtt fogadta őket. Az öreg gyáros egy vonatkozásban nem tudta azonban legyőzni ellenérzéseit: nem engedte meg, hogy vendégeivel együtt fényképezzék le.

Bennett eközben azon igyekezett, hogy közel férkőzzék az UAW kulcsembereihez. Ezzel kapcsolatban két bevált módszerét alkalmazta: a lekenyerezést és a fenyegetést. Hízelgése nem egy fiatal szakszervezeti funkcionáriusnak megzavarta a fejét, ha nem állt elég szilárd elvi alapokon.

Másokat, akik jobban ellenálltak mézes szavainak, fenyegetésekkel igyekezett befolyásolni. Állandóan emlékezetükbe idézte, hogy a „closed shop” elvének megvalósítása és a szakszervezeti tagdíjak levonása Ford részéről tulajdonképpen olyan ajándék, amelyet bármikor visszavonhat. A visszavonás valóban komolyabb pénzügyi és szervezési nehézségeket okozhatott az UAW-nek. Bennett kijelentései tehát, hogy az UAW a zsebében van, nemcsak üres fecsegés volt.

Minthogy Bennett makacsul meg volt győződve módszereinek hatásosságáról, nem szentelt kellő figyelmet annak a ténynek, hogy az UAW − minden belső széthúzás és intrika ellenére − demokratikus szervezet, funkcionáriusait választották, és azok felelősséggel tartoztak választóiknak. Bennettet nagyon meglepte, hogy az UAW vezetői nem hagyják magukat megvásárolni, legalábbis olyan feltételek mellett nem, amilyeneket Ford ajánlott fel nekik. Ha bármelyikük is megpróbálta volna, hogy az UAW-nak a Ford-művekben működő szervezetét Ford eszközévé tegye, nem sokáig örülhetett volna szakszervezeti tisztségének. Senki sem akart osztozni Homer Martin sorsában, aki az UAW vezetőjeként rövid ideig nagyon szép pozíciót töltött be, de amikor Bennett megvesztegette, kénytelen volt addigi beosztásától megválni. Bennett most meggyőződhetett róla, hogy ha sikerül valakit behálózni a helyi szakszervezeti funkcionáriusok közül, az áruló azonnal veszít jelentőségéből és befolyásából.

Majdnem egy év kellett ahhoz, hogy Bennett belássa, hogy harca az UAW-val hosszú és nehéz lesz. A szakszervezeti vezetők nem voltak hajlandók lemondani arról, hogy a Ford-üzemek minden egyes munkavállalója kötelezően szakszervezeti tag legyen, sem pedig arról, hogy a szakszervezeti tagdíjakat a munkabérekből vonják le, sőt mi több, nem voltak hajlandók a Ford Motor Companyval másképpen bánni, mint a többi autógyárral. A szakszervezet Detroitban egyáltalában nem hanyatlott, hanem éppen ellenkezőleg − felvirágzott és gazdagodott. A tagdíjakból, amelyeket Ford − elsietett ígérete folytán − levont a munkabérekből, impozáns korszerű székházat építettek, amelyben az UAW

szervei foglaltak helyet. Az UAW most már olyan ellenfél volt, akivel komolyan számolni kellett, és ami még rosszabb, olyan ellenség, akit nem lehetett megvásárolni.

Ford politikai monopóliuma is megrendült Dearbornban. Az ambiciózus szakszervezeti tisztségviselők − Bennett reményeivel és kísérleteivel szemben − nem törték magukat, hogy Ford jóakaratából és protekciójával exponált közéleti állásokra tegyenek szert. Bennett meggyőződött arról, hogy már nem ő osztogatja a nagy jövedelmű állásokat, bár továbbra sem idegenkedett attól, hogy ezekre a célokra mélyen belenyúljon bőkezű megbízójának pénzeszsákjába. Nem maradt más választása, mint hogy átnyergeljen a rosszindulatú és alattomos apró csatározásokra.

Amikor 1941 májusában aláírták a megállapodást az UAW-val, a légkört és a viszonyokat a Ford-üzemekben is döntő mértékben a háború határozta meg. Fél év sem telt bele, és decemberben bekövetkezett a japánok váratlan támadása Pearl Harbor ellen, és ezzel kezdetét vette az Egyesült Államok aktív részvétele a második világháborúban. A „demokrácia fegyvertáraként” az Egyesült Államok ipara két év óta, sőt még ennél is hosszabb ideje, teljes fordulatszámmal dolgozott. Ford is átállt a haditermelésre, bár az 1941 májusáig folyó vitái a munkásokkal, ezt a folyamatot valamelyest lelassították.

Az UAW elsőként adott ki nyilatkozatot arról, hogy tagjai a háború befejeztéig tartózkodnak minden sztrájktól. Thomas, a szakszervezet elnöke, kijelentette:

„Háborúban állunk, így azután mindannyiunknak azt az álláspontot kell elfoglalnunk, hogy: a haza mindenek előtt. Demokratikus Amerika nélkül nem lesz szakszervezeti mozgalom, és minden sztrájk gyengíti háborús erőfeszítéseinket és szakszervezeti mozgalmunkat ellenségei támadásának teszi ki.”

Thomas persze tévedett, amikor azt hitte, hogy a szakszervezet hazafias állásfoglalása megvédi azt a támadásokkal szemben. Az elkövetkező két évben, egészen addig, amíg a szövetségesek partra nem szálltak Normandiában, sőt még ez után is − a Ford Motor Company igazgatóságának, különösen azonban Bennettnek a politikája a munkások szakadatlan provokálásában merült ki.

A munkások szempontjából a Forddal kötött megállapodásnak volt egy hátrányos pontja, nevezetesen az, hogy küldötteik száma túlságosan kicsi volt: ötszáz munkásra jutott egy küldött. Bennett ezt úgy játszotta ki ellenük, hogy a kéréseket és a panaszokat csak a küldöttektől volt hajlandó átvenni, de tőlük se mindig, mert a leggyakrabban nem lehetett irodájában találni. Minthogy tudta, hogy az UAW nem kockáztatja meg a sztrájkot, hónapokig fektette az ügyeket. Több mint egy év telt el azóta, hogy az Egyesült Államok hadat üzent a tengelyhatalmaknak, amikor a szakszervezeti embereknek sikerült Bennettet rákényszeríteniük, hogy külön osztályt állítson fel a munkások panaszainak kivizsgálására, és járuljon hozzá a küldöttek számának felemeléséhez.

Az 1941 júniusában tett szóbeli ígéretek lényegében nem teljesültek. A

munkabéreket nemcsak hogy nem emelték fel a többi autógyár munkabéreinek színvonalára, hanem még csökkentették is. A férfiakat helyettesítő nőknek például feleannyit fizettek, mint a férfiaknak. Ford egyébként visszatért a munkások rosszabbul fizetett munkahelyekre való áthelyezésének gyakorlatához is.

De ennek is véget kellett egyszer érnie. 1944 májusában, egy külön erre a célra létesült katonai bizottság úgy döntött, hogy Ford köteles háromezer munkásának megfizetni keresetüknek azt a részét, amellyel őket megrövidítette, s ez együttvéve egymillió dollárnál többet tett ki. A négereket azonban nem kártalanították: kereseteik alacsonyabbak voltak és még rosszabbul is bántak velük, mint a fehér munkavállalókkal.

Újra elszaporodtak a munkások életét megkeserítő apró kellemetlenkedések, bosszantások. Az elsőhegedűt itt az un. üzemi őrség játszotta, amely a megszüntetett rendészeti osztály helyét foglalta el. Persze csak a név változott, az emberek ugyanazok maradtak, és nem változtak a módszerek sem. Továbbra is hatályban maradt a dohányzási tilalom. A művezetők és az üzemvezetők ugyanúgy alkalmazták a „kézzel fogható érveket”, mint korábban, viszont ha a munkás ugyanígy fizetett vissza, a vétkes mindig a munkás volt. Így azután az UAW politikájával ellentétben az egyes üzemekben vagy műhelyekben napirenden voltak a „vad” sztrájkok.

Amikor egyszer ismét sor került a munkások jogos elégedetlenségének ilyen kirobbanására, a Ford-cég igazgatósága passzivitással vádolta meg a helybeli rendőrséget. Dearborn polgármestere, Hubbard, ezekre a szemrehányásokra így válaszolt:

− Fordnak semrni joga sincs ahhoz, hogy felpanaszolja a rendőri védelem hiányosságát, mert hiszen a rendőrség tagjainak többségét Harry Bennett volt beosztottja, Carl Brooks, mint a dearborni rendőrség főnöke vette fel, instruálta és tanította a rendőrség viselkedésére.

− Egyetlen jól tájékozott ember sem tagadhatja − folytatta Hubbard polgármester −, hogy Ford a múltban a leggondosabb rendőri védelmet élvezte, és ez a helyzet ma is fennáll. Így azután azt tanácsolnám, hogy ahelyett, hogy a rendőrséget passzivitással vádolná, saját házatáján csináljon rendet. Tanulja meg végre, hogyan kell tisztességesen és becsületesen bánni alkalmazottaival, legalább háború idején, amikor a fegyverkezési iparnak fokozott kötelezettségei vannak.

ÖTÖDIK RÉSZ

A HÁBORÚ

Neville Chamberlain egyike a legnagyobb embereknek amióta a világ világ ... Nem ismerem Hitlert személyesen, de miután hatalomra került, az embereknek Németországban legalább van munkájuk.

(Idézet Henry Ford nyilatkozatából az 1939. augusztus 29-én megtartott sajtókonferencián)

1. FORD ÉS A FASIZMUS

Az előző fejezetekben nemegyszer szó esett Ford politikai és társadalmi nézeteiről. Egymásnak ellentmondó megnyilatkozásai ellenére is könnyen eligazodhatunk közöttük, hiszen ismerjük a munkásosztályhoz való viszonyát és aktív politikai tevékenységét.

Ha ezen túlmenően még azt is figyelembe vesszük, hogy Fordot mennyire hatalmába kerítette a hatalom és a nyers erő kultusza, könnyen megértjük, hogy a hitlerizmus a dearborni gyárosban olyan szövetségesre talált, aki „con amore” − szívvel és lélekkel − mellette állt. Erre sok példát és bizonyítékot találunk, van azonban egy, amely a legjellemzőbben mutatja Ford politikai arculatát.

Már korábban említettük, hogy a Ford-művek fizetési jegyzékein még jóval a második világháború kitörése előtt szerepelt egy amerikai állampolgárságot szerzett németnek, Fritz Kuhnnak a neve. Az a tény, hogy látszólag a River Rouge-i üzem akalmazottja volt, lehetővé tette számára, hogy olyan tevékenységet fejtsen ki, amelynek egyáltalában semmi köze sem volt a Ford Motor Companyhoz, nevezetesen, hogy szervezze a Német-Amerikai Baráti Társaságot (German-American Bund). Ezt a szervezetet Goebbels minisztériumában kiképzett hitlerista ügynökök irányították azzal a szándékkal, hogy az elkövetkezendő feladatokra kémeket és szabotőröket toborozzanak. Egy szép napon érdeklődni kezdett utána a Szövetségi Nyomozó Iroda (FBI), mire Kuhn neve rövid időre eltűnt a River Rouge-i gyártelep fizetési jegyzékeiről. Nemsokára azonban − kohászi minőségben − ismét felvették. Vajon lehetséges-e, hogy Fordéknál senki sem tudott arról, kicsoda Kuhn tulajdonképpen, és mit csinál? Vajon lehetséges-e, hogy Harry Bennett se tudjon róla, aki azzal büszkélkedett, hogy rendészeti osztálya mélyrehatóan ismeri a Ford Motor Company minden egyes dolgozójának politikai nézeteit? Kuhn túlságosan is mindenkinek a szeme előtt volt, és egyáltalában nem csinált titkot tevékenységéből. Darabos, németes kiejtése mindenkinek felkeltette a figyelmét. Kapcsolatait a hitleri Németországgal nem egy ember ismerte, ami egyébként már 1935-ben is kiderült a szenátus különbizottsága előtt.

Amikor az egész ügy már-már országos botrányt kavart, egy közéleti személyiség írásban kérte fel Fordot, hogy vessen véget Kuhn tevékenységének. Ford képviselője azzal válaszolt, hogy nem lát semmi okot arra, hogy fegyelmi eljárást indítsanak Kuhn ellen. Levelének végén a következőket olvashatjuk:

„Mr. Ford minden munkavállalójának mindig szabad kezet és teljes szabadságot adott, amikor politikai, vallási vagy társadalmi nézeteikről volt szó.”

Az után, hogy ez a különös válasz megjelent a „New York Times” hasábjain, Kuhn neve ismét eltűnt Ford alkalmazottainak jegyzékéből. Ez 1937 januárjában történt, Kuhnt viszont 1939 decemberében bíróság elé állították, de nem politikai

tevékenysége miatt, hanem azzal a váddal, hogy elsikkasztotta a Német-Amerikai Baráti Társaság pénzét. Néhány évet kapott, amit a hírhedt Sing-Singben kellett volna leülnie. Azon az állomáson azonban, ahonnan Kuhnt el kellett volna szállítani, az utolsó pillanatban váratlanul megjelent Henry Ford. Benézett a vasúti kocsiba, bólintott és továbbment anélkül, hogy egyetlen szót is szólt volna.

A Ford támogatását élvező Német-Amerikai Baráti Társaságnak a háború kitörése pillanatában már kétszázezer tagja volt. Tizenhét szervezete működött az amerikai nagyvárosokban. A szervezet sajtóorgánumai New Yorkban, Chicagóban, Los Angelesben és Philadelphiában jelentek meg. Ezrekre menő „rohamosztagos" vágta ki a díszmenetet barna ingekben és pálcával kezében, nyíltan jelét adva odaadásának a Harmadik Birodalom és vezére iránt. Egyáltalában nem meglepő tehát, hogy Hitler már 1933 márciusában így nyilatkozott:

− Véleményem szerint az Egyesült Államokban az egyre erősödő nemzetiszocialista mozgalom élén Henry Ford áll. Bajor alapelveken felépülő antiszemita politikája megérdemli legőszintébb csodálatunkat. Nemrégiben fordítottuk le és adtuk ki cikkeit a zsidó veszedelemről. Ez a könyv már milliós példányszámban forog közkézen egész Németországban.

Fordnak a föld összes országában működő vállalatai a fasiszta propaganda központjai lettek. Ezeknek a vállalatoknak a dolgozói és vezetői Németországban, Ausztriában és Magyarországon a legszorosabban együttműködtek a hitlerista ügynökökkel. Hitlernek egyik legfontosabb ügynöke Franciaországban éppen Gaston Bergery, Ford személyes jó barátja volt. Julio Brunetot, a Ford Motor Company mexico citybeli igazgatóját, bizalmas szálak fűzték Rodriguez tábornokhoz, a fasiszta „aranyingesek" megszervezőjéhez. E körbe tartozott lord Perry is, aki az angliai Fordművek élén állt, és szoros kapcsolatokat tartott fenn a „Link" nevű Hitler-barát szervezettel.

Végső soron persze nemcsak Ford, hanem más amerikai konszernek is nagyon készségesen segítették különböző módokon Hitlert Németország újrafelfegyverzésében és háborús előkészületeiben. Fordot azonban a „Führer" teljes bizalmával és szimpátiájával árasztotta el, ami abban is kifejezésre jutott, hogy az automobilmágnás volt az első amerikai állampolgár, akit Hitler − 1936 augusztusában − kitüntetett a Porosz Fekete Sas Érdemrend Nagykeresztjével.

Miután a hitleri Németország 1939 szeptemberében megtámadta Lengyelországot, s aminek következtében a háború tűzvésze mind több országra terjedt ki, Ford az elszigetelődés híveinek, vagyis az izolacionistáknak a táborához csatlakozott, akik távol akarták tartani az Egyesült Államokat a beavatkozástól az európai konfliktusba. Ezeknek az embereknek csupán az volt a céljuk, hogy megtömjék zsebüket a háborús nyereségekkel, de úgy, hogy Amerika ne vegyen közvetlenül részt a háborúban. Nézeteiket osztotta más reakciós

szervezetek mellett az America First Committee is.

Az automobilkirály 1940 decemberében egyik nyilatkozatában a háború és béke kérdéseivel foglalkozott. A maga módján az amerikai izolacionizmus mellett érvelt, a leigázott európai nemzeteknek pedig azt tanácsolta, hogy vessék alá magukat a „tengelyhatalmak” diktátorainak. Ugyanakkor megjósolta azt is, hogy Nagy-Britanniának elháríthatatlanul vereséget kell szenvednie. Ebből az alkalomból éles kirohanást intézett a nemzetközi banktőke képviselői ellen, mondván, hogy főképpen ők a felelősök a háború kitöréséért.

Fordnak ez a cikke a „Scribner's Commentator” folyóiratban, az elszigetelődés-pártiak Wisconsin államban kiadott folyóiratában jelent meg. 1942 júniusában a szövetségi hatóságok megállapították, hogy a folyóirat aláássa az Egyesült Államok hadseregének morálját, és a folyóirat egyik munkatársában a japán kémszervezet ügynökét leplezték le.

Amikor az Egyesült Államok maga is hadiállapotba került, mint annyi más Hitler-barát, Ford szintén „megtért”. Ismét bebizonyította, hogy képes meggyőződését egyik napról a másikra gyökeresen megváltoztatni. Az America First Committee, amelynek ő volt a patrónusa, szép csendesen kimúlt. Híveinek egy része hirtelen és váratlanul hátat fordított a fasizmusnak, mások pedig, akik jobban kompromittálták magukat, inkább elrejtőztek. Ford roppant ipari birodalma − a fejlődés természetes törvényeinél fogva − a háborús fegyverkezés gigantikus kovácsműhelye lett, s ennek következtében a dearborni uralkodó viszonylag könnyen válhatott egyszerre buzgó hazafivá.

Röviddel az után, hogy az Egyesült Államok megkezdte felmérhetetlen ipari potenciáljának mozgósítását, Ford fő apologétája, William Cameron a rádióban beszédet mondott, amelyben nem fukarkodott az elismerés és a szimpátia kifejezésével a Szovjetunió iránt.

− Az oroszok hősiesen harcolnak hazájuk szabadságáért − jelentette ki túláradó lelkesedéssel. − Az egész civilizáció, az egész emberiség sokkal fog tartozni a Vörös Hadseregnek.

Egy hónappal a Pearl Harbor ellen intézett japán támadás után Ford, telve hazafias érzésekkel, másodszor mondott le nyilvánosan az antiszemitizmusról. Az Anti-Defamation Leaguehez (Becsmérlés Elleni Liga) intézett levelében kijelentette, hogy „örökre véget kell vetni” általában a fajgyűlölet, különösen azonban a zsidógyűlölet minden néven nevezendő megnyilvánulásának. A rosszindulatú és „zsidó polgártársaikkal” szemben előítélettel viseltető emberek ugyanis arra törekszenek, hogy „ellenségeskedést szítsanak amerikai társadalmunkban és gyengítsék a nemzet egységét” − jelentette ki.

A Ford Motor Company igazgatósága kezdeményezte, hogy Ford „A nemzetközi zsidó” címen megjelent könyvét vonják ki a forgalomból. Ford egyik jogtanácsosa odáig ment, hogy kijelentette: „Ennek a zsidókra sérelmes könyvnek a terjesztése a német propaganda rosszindulatú műve.” Mindennek betetőzése azonban az volt, amikor Ford fellépett a Ku Klux Klán ellen, és azzal

fenyegetőzött, hogy ha a Ku Klux Klán ennek az általa elítélt könyvnek szerzőjeként reá, Dearborn hazafiságtól buzogó urára mer hivatkozni, az ügyet jogi útra tereli.

1942 februárjában a fáradhatatlan William Cameron az utolsó „vasárnapi Ford-beszélgetések" egyikében szenvedélyes támadást intézett az antiszemitizmus minden megnyilvánulása ellen. Az antiszemitizmust „kocsmai ostobaságnak, a faji barbarizmus maradványának, valamint az emberi érzések, az ész és a kereszténység tagadásának" nevezte. „A gyűlölet halálos mérge − állapította meg beszédének befejezésében a filoszemita Cameron − mindig magát a zsidófalót mérgezi meg."

Ford hazafias nyilatkozatai ellenére sem tudta megtagadni régi nézeteit és érzelmeit. Kimutatta azt azzal is, hogy nyilvánosan megjelent régi ellenségének, McCormick ezredesnek, a chicagói „Tribune" kiadójának társaságában, aki pedig annak idején borsot tört az orra alá. McCormick azért érkezett Detroitba, hogy részt vegyen a helyi sportklub megnyitásán, és ebből az alkalomból kipanaszkodja magát Roosevelt kormányára, a „New Deal tirannizmusára", valamint az angolok alattomos intrikáira. Mindezt az ifjúságnak tartott beszédében mondta el, és még azt is hozzáfűzte − persze nem ok nélkül −, hogy a japánok arcátlansága éppen Roosevelt lelkén szárad, aki kiprovokálta az alattomos Pearl Harbor-i támadást.

Ez a két ember − Ford és McCormick − az első világháború idején esküdt ellensége volt egymásnak, s most békejobbot nyújtott egymásnak. Hosszú, négyszemközti beszélgetésben arra a megállapításra jutottak, hogy tulajdonképpen semmi sem választja el őket, és nézeteik is majdnem azonosak. Me Cormickot fellelkesítette a Forddal való beszélgetése, azzal a szilárd meggyőződéssel beszélt a klubhelyiségben összegyűlt fiatalok előtt, hogy mindaz, amit elmond, helyes. A beszéd után Ford állítólag így sóhajtott fel:

− Azt hiszem, hogy azok a bombák, amelyeket az amerikai és az angol repülők zúdítanak a német lakosságra, túlságosan nagy büntetést jelentenek. A kegyetlen bombázás olyan pusztítást visz végbe, hogy a világot ragályos betegségek fogják sújtani. Ezek ellen pedig nehéz harcolni.

2. A HADITERMELÉS

Mielőtt az Egyesült Államok aktívan beavatkozott volna a háborúba, a Ford Motor Company üzemeiben egyáltalában nem folyt hadicélokat szolgáló termelés. A hadüzenet bejelentése után a termelés azonban − a szövetségi hatóságok irányítása alatt − gyors ütemben átalakult, és Ford kizárólag a hadsereg

szükségleteire kezdett dolgozni. Csak az Egyesült Államok területén működő Ford-üzemek a következőket szállították a békés célokat szolgáló termelés teljes leállítása után:

56 851 „Pratt and Whitney” típusú repülőgépes automobilmotort
2411 sugárhajtású motort
26 979 tankmotort
12778 kétéltű járművet
77 604 tehergépkocsit
277 896 dzsipet
17 008 „Jettison” típusú tankot
87 390 generátort a légierők céljaira
4 203 vitorlázó repülőgépet
12 564 páncélkocsit
13 594 „univerzális” szállítójárművet
52 281 akkumulátortöltő készüléket
4 889 tonna magnéziumot
17670 Ford-motort
1 690 „H. 4” típusú tankot
1 038 „H. 10” típusú romboló tankot
7 053 repülőgép-bombák szállítására szolgáló teherjárművet
8219 teherjárművet a haditengerészet számára.

Külön kell megemlékeznünk a Willow Run-i üzemben sorozatban gyártott nehézbombázó repülőgépekről. Ford összesen 8085 „Liberator B-24” típusú repülőgépet szállított.

Ezekhez az imponáló számokhoz hozzá kell még adnunk a „Kölcsön és bérlet” („Lend and Lease") program keretében teljesített szállításokat, egyebek között azt a Szovjetunióba átszállított gumiabroncsgyárat, amelyet Fordnak úgyis le kellett állítania, miután elvágták a brazíliai nyersgumitól. Mindezeknek az együttes értéke meghaladta a hatmilliárd dollárt.

Jelentős volt Ford hozzájárulása Nagy-Brittania háborús felkészültségéhez is:

144 495 különböző célokat szolgáló katonai jármű
41 700 személygépkocsi polgári célokra
23 598 különböző célokat szolgáló jármű exportra a Brit Nemzetközösség országainak
13 942 nehéz katonai szállító jármű
136811 traktor
93 810 különböző célokat szolgáló motor
157 010 motor pótlási célokra

A kanadai Ford-művek sem maradtak tétlenek és

33 988 „univerzális” szállító járművet, valamint 395 209 különböző típusú katonai járművet szállítottak.

Nem voltak jelentéktelenek Ford indiai, dél-afrikai, új-zélandi és más országokban működő leányvállalatainak szállításai sem.

Az Egyesült Államok ezeket az elképesztő megrendeléseket nemcsak annak köszönhette, hogy a Ford-üzemek könnyen tudtak átállni a haditermelésre, továbbá nemcsak a gyártási folyamat tökéletes szervezettségének, valamint a korszerű termelőberendezéseknek, hanem annak az erőfeszítésnek is, amelyet a dolgozók az UAW vezetése alatt a fasiszta Németország leverése érdekében tanúsítottak. A munkások jóakarata és a termelésben való alkotó közreműködésük nélkül Ford részesedése a hadi megrendelésekből minden bizonnyal jóval kisebb lett volna. A számos bizonyíték közül az egyik az a nagy sajtóvisszhangot kiváltó termelési rekord, amelyet Ford acélgyárának munkásai 1943 áprilisában értek el.

A nagy autógyáros viszont nem tagadta meg magát, amint azt a Willow Run-i (Michigan állam) repülőgépgyár története mutatja.

Ford 1941 januárjában csatlakozott a „Liberator” típusú repülőgépek gyártásához, amelyeket később „B-24”-es néven ismertek. Ezt a négymotoros bombázót a „Consolidated Aircraft” vállalatnál tervezték meg, és ott gyártották le annak prototípusait is. Fordnak eredetileg az lett volna a feladata, hogy alszállítóként gyártsa le ennek a repülőgépnek különböző alkatrészeit, két gyár, nevezetesen a „Consolidated” és a „Douglas” számára. Ford komplett „B-24”-es gépek szállítására csak a gyártásra való felkészülés befejezése és a szükséges tapasztalatok megszerzése utáni időre vállalt kötelezettséget.

Mint ahogyan azt Fordnál már megszoktuk, az egész munkát nagyhangú reklámhadjárattal vezette be, most azonban a „Publicity Departement” − Ford reklám- és propagandaosztálya − még az Amerikában elviselhető határokon is túlment. Már 1940 első heteiben − tehát még mielőtt az új gyár tervei felkerültek volna a tervezők rajztábláira − nyilvánosan kijelentette, hogy nem telik bele sok idő és napi ezer gépet gyárt. Ez azt jelentette volna, hogy Ford néhány hónap alatt egymaga könnyen leszámol a „tengelyhatalmak” egész légierejével.

Cameron, Ford hírharsonája jóvoltából a hír bejárta az Egyesült Államokat, és nagy visszhangot keltett. 1940 júliusában becsületszavát adta, hogy ura és parancsolója megtartja ezt az ígéretét, és az amerikai légierőnek naponta ezer bombázót fog szállítani. Ford mágikus neve és a mesterségesen szított pletyka azután már megtette a magáét. Egy bizonyos újságíró például a nyugati államokban „megbízható forrásból” azt a hírt közölte a világgal, hogy Ford nem napi ezer, hanem napi ötezer gép gyártását helyezte kilátásba!

A mindenütt jelenlevő újságírók fantáziáját táplálta a Willow Run-i gyár építésének óriási üteme. Az építkezés gyorsasága valóban csodálatos és meghökkentő volt. A gyárat 1941 januárjában tervezték meg, ugyanazon év

áprilisában már nőttek ki a falak a földből, és öt hónap múlva megkezdődött az első gépek felszerelése. 1942 májusában a Willow Run-i gyár már nagysorozatban gyártotta a „B-24”-es mintájú bombázó gépek alkatrészeit és egyes konstrukciós egységeit.

Ford ebben az esetben nála eddig ismeretlen nagyvonalúságot engedhetett meg magának, mert hiszen a Willow Run-i üzemet, 65 millió dollár költséggel, állami pénzekből építette. A gyár tervezője Albert Kahn, a kiváló amerikai mérnök volt. Munkájának eredményét az egész műszaki világ a tömeggyártásra beállított legkorszerűbb üzemnek ismerte el. Az egyik detroiti napilap a gyárat „az ipar csodájának” nevezte. Ami a gépparkot és a felszerszámozottságot illeti, az egész világon nem volt olyan üzem, amely felvehette volna a versenyt Willow Runnal. Mindenesetre ez volt a világon a legnagyobb olyan gyár, amelyben fedél alatt bombázó repülőgépeket gyártottak. Hossza több mint másfél kilométer, az épület szélessége pedig meghaladta a 400 métert. Ha fontolóra vesszük, hogy egyetlen bombázó több mint 30 000 alkatrészből áll, azonnal megértjük, milyen bonyolult szerelési folyamat zajlott le az üzemben. A bombázó komplett szereléséhez egyebek között 70 segéd-szerelőszalagra volt szükség a konstrukciós egységek és alegységek számára. Egyszóval, Willow Run olyan üzem volt, amelynek nem lett volna párja, ha a gyárnak nem kellett volna állandóan munkaerőproblémákkal küzdenie.

Nincs olyan új gyár, amelynek ne volnának hasonló problémái, Willow Run esetében azonban hallatlan méreteket öltött. Már a szükséges munkáslétszám előzetes becslése is elfújta az álmot a termelésszervező szeméről. A termelés teljes felfuttatása után a Willow Run-i gyárnak több mint százezer emberre volt szüksége. De ez még nem volt minden. Willow Run földrajzi fekvése még nagyobb probléma elé állította Fordot. Nem gondoltak ugyanis arra, hogy a munkásokat el is kell szállásolni, mégpedig lehetőleg az üzem közelében. Amikor Ford a Detroittól 50 kilométerre eső Willow Runt választotta ki új gyára telephelyéül, egyetlen polgári vagy katonai szervnek sem volt kifogása ez ellen. Mint rendesen, mindenre gondoltak, csak éppen az emberről, a dolgozóról feledkeztek meg.

Márpedig ezer és ezer ember odaáramlásával kellett számolniuk, akiknek nem álltak lakások rendelkezésükre. A környező falvak nem voltak képesek ezt a tömeget elszállásolni. A közeli egyetemi város − még Willow Run felépítése előtt − szintén áttért a haditermelésre, úgyhogy ott is lakáshiánnyal küzdöttek. Túltelített volt a távolabb eső Detroit is, ahol még egy peremvárosi szoba is megvalósíthatatlan álomnak tűnt. Az adott körülmények között nem volt más választás, mint új munkáslakótelepeket kellett építeni.

A gigantikus Willow Run-i repülőgépgyár telepítéséért felelős hatóságok azonban lebecsülték azt a körülményt, hogy az emberek részére elfogadható életfeltételeket kell teremteni. Ford, akinek a környéken nagy kiterjedésű birtokai voltak, szintén nem terjesztett elő semmiféle javaslatot a probléma megoldására.

Éppen ellenkezőleg − úgy tett, mintha őt ez az egész kérdés egyáltalában nem érintené. Még a szövetségi hatóságok sem tettek semmilyen konkrét lépést a lakásprobléma megoldására. Másfél év telt el így.

1942 tavaszán a Szövetségi Lakásgazdálkodási Igazgatóság mintha hirtelen felébredt volna álmaiból. Talán azért, mert az UAW küldöttséget menesztett Washingtonba, hogy végre már történjék valami ebben a kérdésben. A szakszervezeti emberek azzal a javaslattal jöttek, hogy építsenek fel egy olyan mintatelepülést, amelyben 20 000-30 000 munkás kapna tisztességes lakást családjával egyetemben. Ekkor jelentkezett a Szövetségi Lakásgazdálkodási Igazgatóság kirendeltsége is, de a lakások típusa tekintetében nem nyilatkozott. A szövetségi mérnökök megkezdték a gyár környékén fekvő telkek szemrevételezését, amelyeknek többsége Fordé, a többi telek pedig kisemberek tulajdonában volt. Az egész lakásépítési akció persze kezdettől fogva Ford határozott ellenállásába ütközött.

Elsőnek − természetesen − a pótolhatatlan Harry Bennett lépett akcióba. Abban a meggyőződésében, hogy a legjobb védelem a szövetségi mérnökök szándékával szemben a támadás, egyszerűen elkergette őket, mint „olyan embereket, akik jogellenesen tartózkodnak Ford birtokán”. Sőt mi több, arra is parancsot adott, hogy tüntessék el a már megkezdett előkészületi munkálatok nyomait, és húzzák ki a földből azt a 700 cölöpöt, amelyeket a jövendőbeli telkek kijelölése végett vertek le.

Bennett azonban ezzel sem elégedett meg, hanem bújtogatta a környékbeli farmereket, akiknek addig nem volt semmi kifogásuk az ellen, hogy a szövetségi mérnökök földjeiken dolgozzanak. Bennett biztosította őket, hogy „Mr. Ford támogatja az összes többi telektulajdonost”, és nem engedi meg, hogy „sérelmet” szenvedjenek, így azután a farmerek is csatlakoztak a szövetségi lakásépítési terv szabotálóihoz.

Ford egyidejűleg Washingtonhoz is fordult, és a sajtóban is nyilatkozott. Jogi tanácsadói kampányt indítottak minden néven nevezendő, közpénzekből megvalósításra kerülő lakásépítési akció ellen, és csatlakoztak hozzá a szövetségi lakásépítési kezdeményezés összes ellenfelei is. Az ingatlanközvetítő irodák elárasztották Washingtont tiltakozásokkal. Az akcióhoz csatlakoztak a Willow Run környéki lakóházak tulajdonosai, akik uzsoralakbéreket szedtek a lakásra szorulóktól. Maga Ford a Willow Run-i gyár közelében tervbe vett állandó lakótelep koncepciója ellen azzal foglalt állást, hogy egy ilyen építkezés túl sokáig tartana, és a haditermelés szempontjából fontos anyagokat emésztene fel. A háború után, a bombázó repülőgépek gyártásának leállításával az ilyen jellegű település értelmét veszítené, mert lakói munka nélkül maradnának.

Ilyen és hasonló érvekkel hozakodtak elő Ford jogászai Washingtonban. Vajon mi volt az oka annak, hogy Ford még az ideiglenes jellegű épületek, esetleg

barakkok felállítására sem volt hajlandó? Mi volt az oka annak, hogy Ford képviselői biztosították a szövetségi hatóságokat, hogy Willow Runban egyáltalán nincsenek lakásnehézségek? Sőt, egyik embere még azt is kijelentette, hogy a repülőgépgyár közvetlen közelében annyi a lakás, hogy annak elégnek kell lennie a termelésben foglalkoztatóit 140 000 dolgozó számára.

Fordnak egyedül és kizárólag az lebegett a szeme előtt, hogy a háború után is megtartsa a tényleges hatalmat egész Willow Run és környéke fölött. Ezt James Sweinhart, az az újságíró fedte fel és írta meg, aki egy ideig a Ford Motor Companyt propagáló cikkeknek a szerkesztője volt. Amikor azonban Sweinhart közelebbi érdeklődést kezdett mutatni a Willow Runban uralkodó lakásviszonyok iránt, másnap elvesztette állását Fordnál, mert az igazgatóság arra a meggyőződésre jutott, hogy abba is beleüti az orrát, amibe nem kellene. Az újságírót azonban visszavették a „Detroit News”-hoz, ahol azelőtt dolgozott, és itt most bebizonyította Fordnak, milyen éles tolla van. Korábbi kenyéradó gazdájáról több cikket írt, az egyikben pedig így nyilatkozott:

„Azok az erők, amelyek hatalmukba kerítették Willow Runt és környékét, egyáltalában nem veszik figyelembe azt a tényt, hogy hazánk háborúban áll. Megfeledkeznek arról, hogy a gyár alapvető rendeltetése hozzájárulni a győzelemhez, mégpedig a lehetséges legdöntőbb mértékben.”

Sweinhart kétségtelenül túlbecsülte a „B-24”-es bombázók hatását a második világháború végső kimenetelére. Egészen biztosan igaza volt azonban, amikor azt állította, hogy Fordot és Bennettet Willow Runnal kapcsolatban egyáltalában nem érdekli az Egyesült Államok győzelme. Az egész kérdés nyitja Willow Run fekvése, nevezetesen az volt, hogy a gyár a Washtenaw Countyban, tehát abban a járásban feküdt, amelyben közismerten a Republikánus Párt legreakciósabb körei a legnagyobb befolyással bírtak. Ha már most Willow Runban több tízezer munkás telepednék le, és szóhoz jutnának a szakszervezetek a CIO-hoz tartozó UAW-val az élükön, a republikánusok befolyása szükségszerűen azonnal gyengülne. Márpedig ezzel Ford semmiképpen sem értett egyet, és éppen ezért bízta meg Bennettet, hogy harcoljon az állandó jellegű település ellen.

Ebben az akciójában Bennett buzgó segítőtársra talált Harry Mackban, aki a Ford Motor Company értékesítési osztályának vezetője és Washtenaw County egyik legbefolyásosabb republikánus politikusa volt. Ő kürtölte világgá:

− Senki se csodálkozzék azon, hogy Mr. Ford az állandó település felépítése ellen foglal állást. Ez a gondolat az UAW vörös szakszervezeti vezetőinek fejében született meg, akik arra törekszenek, hogy magukhoz ragadják a politikai hatalmat Washtenaw Countyban és megváltoztassák az eddigi viszonyokat.

Mack, aki Bennet-tel teljes egyetértésben járt el, tudta, mit beszél. Éppen ő volt az, aki Ford megbízásából előszobázott Washingtonban, nem válogatva az eszközökben, küzdött a szövetségi hatóságok lakásépítési kezdeményezése ellen, sőt félrevezette a központi szerveket, csak hogy akadályozza a döntést.

De nemcsak Sweinhart leleplező írásaiból és Mack cinikus nyilatkozataiból

lehetett sejteni, hogy Ford milyen terveket forgat a fejében. Az ember azt gondolná, hogy a gyári épületek alakjának semmi köze sem lehet a gyártulajdonos politikai elgondolásaihoz. Ford bebizonyította, hogy ez is lehetséges. Ha ugyanis a Willow Run-i gyárnak meg kellett felelnie a nagysorozat- és a tömeggyártás „vastörvényeinek”, ha a 70 gépsor többségének a folyamatos futószalagos gyártást kellett szolgálnia, akkor a dolgok logikájánál fogva az épületnek egyenes vonalban kellett volna haladnia. Az első terv e szerint is készült, csakhogy Fordnak ezzel szemben komoly fenntartásai voltak.

Ha ugyanis szükségszerűen sor kerül a gyártásterület növelésére, a meghosszabbított csarnokok „túllépnék” Washtenaw járás határait és „áthúzódnának” Wayne járás területére. S ez egyáltalán nem mindegy, mert ha a repülőgépgyárnak csak egy része is Wayne járás területére esett volna, Fordra az ottani adóügyi és közigazgatási rendelkezések kötelezőek. Márpedig Wayne járásban nemcsak hogy a dearborni iparmágnás által olyannyira gyűlölt liberális demokraták voltak uralmon, hanem a szemében még ezeknél is gyűlöletesebb szakszervezet, az UAW is. Így azután repülőgépgyárával − kerüljön bármibe − az istenfélő republikánus Washtenaw County határai között akart maradni.

Ezt csak úgy tudta elérni, hogy a meghosszabbított épületek pontosan Washtenaw és Wayne járás határa előtt egyszerűen . . . „elkanyarodtak”. Más szóval − a gyári csarnokok derékszögben „meghajlottak” úgy, hogy a határnak hátat fordítottak. A termelés folyamatosságának biztosítása az épületek kanyarodási pontján persze speciális berendezések, például a torlódások elkerülését célzó forgóasztalok felszerelését tette szükségessé. Ebből Ford azonban már nem csinált gondot magának. Kivédte azokat az adókat, amelyeket Wayne Countyban kellett volna fizetnie, és ez volt számára a legfontosabb.

Az amerikai újságírók ezeket az elkanyarodó épületeket később nemegyszer azzal mutatták be a külföldi látogatóknak, mint a világhírű fordi szervezés egyik különlegességét.

A lakásépítés elhanyagolása azonban hamarosan akadályozta a Willow Run-i haditermelést. A helyi szövetségi hatóságok örvendeztek, Washington pedig nem volt megfelelően tájékoztatva. A Ford Motor Companynál mindenki agyonhallgatta a témát. A Szövetségi Lakásgazdálkodási Igazgatóság képviselője csak a vállát vonogatta:

− Fordhoz nehezebben fér hozzá az ember, mint az Egyesült Államok elnökéhez.

A helyzet csak akkor változott meg, amikor az egyre súlyosabb formákat öltő lakáshiány szabotáláshoz hasonló méretekben veszélyeztette a bombázó repülőgépek szállítását. Washington nyomására hanyatt-homlok hozzákezdtek annyi ideiglenes jellegű ház építéséhez, amennyi biztosítani tudta a Willow Run-i gyár folyamatos munkaerő-ellátását. Egyszerre Ford is egyetértett ezzel, sőt mi

több, építkezési célokra saját birtokából 120 hektárt adott el a kormánynak. Az egész ügy tulajdonképpen az ő győzelmével ért véget, mert ekkor már állandó jellegű települések építéséről szó sem lehetett. Így azután 1943 áprilisában, a Szövetségi Lakásgazdálkodási Igazgatóságnak köszönhetően 2500 családi barakkot és 960 kétszemélyes barakkot építettek fel, továbbá 500 toldaléklakást, valamint közös szállásokat az egyedülálló dolgozók részére. 1944 januárjáig ennek ellenére is súlyos lakáshiány uralkodott Willow Runban.

Ekkor ugyanis kiderült, hogy túlságosan is sok ideiglenes jellegű lakóépületet húztak fel, mert Ford az eredetileg tervbe vett létszámnak csak egyharmadát foglalkoztatta. Ennek több oka volt.

3. A „PATERNALIZMUS” A GYAKORLATBAN

Ford azzal, hogy megakadályozta Willow Runban az állandó jellegű lakótelep felépítését, nemcsak a munkásoknak ártott, hanem nagymértékben fékezte a repülőgépgyártást is. Valamit azonban mégiscsak csinálni kellett azokkal a már foglalkoztatott dolgozókkal, akik arra vártak, hogy fedelet kapjanak a fejük fölé. Az ideiglenes házak még csak épülőben voltak, vagy még az építési terv sem állt rendelkezésre. 1943 tavaszán a repülőgépgyár dolgozói közül majdnem 35 000-en (30 százalék) voltak ebben a helyzetben. És még mindig jöttek az új emberek ezrei, úgyhogy végül is a Willow Runnal szomszédos falvak lakossága 50 százalékkal megnövekedett.

A Ford−gyár körül egész táborok nőttek ki a földből, amelyekben ezek a szerencsétlen emberek sebtében felhúzott barakkokban, régi pótkocsikban, vagy egyszerűen sátrakban laktak. Életkörülményeik a biztonság és a higiénia legelemibb követelményeinek sem feleltek meg. Nem volt tűzoltó felszerelés, hiányzott a rendőri felügyelet, nem is beszélve az élelmiszerboltokról, az iskolákról és a gyógyszertárakról. Az UAW által kiadott szakszervezeti sajtóorgánum naponta hozta a híreket az ott lejátszódó példátlan emberi tragédiákról. Télen sok munkás aludt fűtetlen szobában, sőt voltak olyanok is, akik az eresz alatt húzódtak meg. A dolgozók egyik csoportja havi 250 dollárt fizetett azért a privilégiumért, hogy egy tyúkfarm fából készült óljaiban „lakhatott”.

A Detroit város polgármestere által kinevezett különbizottság 1943 nyarán tette közzé jelentését a Willow Run-i repülőgépgyár munkavállalóinak életkörülményeiről. A jelentés megállapította, hogy a földből spontán módon kinövő táborokban általában hiányzanak a latrinák, nincs csatornázás, és az ivóvízellátás sem megfelelő. A közelben levő sekély kutak vizében hastífuszbacilusokat találtak. A jelentés zárszavában nem zárta ki Willow Runban

a járványveszélyt. Az egészségügyi szolgálat megbízottja egyébként már ezt megelőzően nyilvánosan kijelentette:

− Willow Run dinamittal töltött hordó, amely minden pillanatban felrobbanhat.

Noha a munkások a háború idején viszonylag jól kerestek, a Willow Runban uralkodó leírhatatlan életkörülmények szükségképpen befolyásolták hangulatukat és munkaerkölcsüket. A „labour turnover” − vagyis a munkások fluktuációja − magasabb volt, mint bármely más haditermeléssel foglalkozó üzemben. Annak az ezrekre menő tömegnek, amely otthagyta Willow Runt, legalább a fele azért mondott le a munkáról, mert nem bírta azokat a körülményeket, amelyek között ott élnie kellett.

Fordot mindez teljesen hidegen hagyta. Az egészségügyi szolgálat már említett megbízottja minden kertelés nélkül, nyíltan elítélte az öregedő gyárost azért, mert közömbösen nézte azokat az életfeltételeket, amelyek között élniük kell azoknak az embereknek, akik milliós nyereségeket hoznak neki.

− A Ford Motor Company a legnagyobb akadály, miatta nem tudunk elfogadható életfeltételeket teremteni a munkások számára. Nemcsak hogy egyáltalában nem támogat bennünket, hanem sokszor még maga gördít akadályokat utunkba.

A Michigan Egyetem egyik orvosprofesszora a Willow Run-i munkások nyomorúságos helyzetét látva megjegyezte:

− Henry Ford többet törődik gépeivel, mint azokkal az emberekkel, akik neki dolgoznak.

Ez a tartózkodó vélemény kivétel nélkül érvényes volt az összes tőkés vállalkozóra. Ford azonban megdöntött minden rekordot. Munkásainak siralmas helyzete felháborodást és együttérzést váltott ki a környékbeli lakosokból is. A Willow Run-i üzem egyik igazgatójánál egy szép napon megjelent a helybeliek küldöttsége, hogy közösen beszéljék meg, milyen eszközökkel lehetne javítani a Fordnál dolgozó odavándoroltak életkörülményein. Az igazgató udvariasan meghallgatta a küldötteket, majd javaslataikra így válaszolt:

− Uraim, nekünk az a dolgunk, hogy megépítsük a világ legjobb bombázó repülőgépeit. Az, hogy mit csinálnak munkásaink a gyáron kívül és hogyan élnek, már nem a mi dolgunk. Gondoskodjék róluk a társadalom.

Sem Ford személyesen, sem a társaság vezetői ujjukat sem mozdították annak érdekében, hogy legalább mérsékeljék a Willow Run-i munkások és családjaik nehéz sorsát. Valóban a társadalom nyújtott nekik segítséget, így a járási egészségügyi osztály, a helyi fogorvosi társaság, a szövetségi egészségügyi igazgatás és más szervezetek egyesült erőfeszítéseinek volt köszönhető a körülmények javítása. Az UAW helyi szervezete a közösség életét az önsegély

elveinek alapján szervezte meg, aminek köszönhetően azután megszületett a Willow Run-i községi tanács, azzal a feladattal, hogy koordinálja a különböző segélyakciókat. A szakszervezet emberei üdülési és továbbképzési programot dolgoztak ki a felnőtt munkások részére, így azután végső soron az UAW jóvoltából megoldódtak a szükséget szenvedő Willow Run-i lakosok súlyos problémái.

Célszerű lesz, ha ebben az összefüggésben néhány mondatot idézünk Henry Ford „Életem és működésem” című könyvéből is:

„Isten óvjon attól, hogy elveszítsük együttérzésünket szükséget szenvedő felebarátainkkal. Az emberi együttérzés túlságosan szép ahhoz, hogy annak helyét a közöny és a hideg számítás foglalhatná el. Az emberiség történetében a haladásnak nem sok olyan területét sorolhatnók fel, amelyen hiányzott volna az emberrel való aktív együttérzés.”

Míg a szövetségi hatóságok arra törekedtek, hogy minél hamarabb befejeződjék a Ford-féle repülőgépgyárban dolgozó munkások ideiglenes településének felépítése, addig Ford továbbra is csak azzal törődött, hogy minél több munkáskézre tegyen szert az ország más vidékeiről. Érkeztek is tömegesen, mert hiszen csábították őket a beharangozott magas keresetek, s így még tovább romlott a Willow Run-ban uralkodó, már különben is nehéz helyzet. Ford toborzóügynökeit az utolsó időszakban a déli államokba irányította, ahol a toborzás majdnem kizárólag fehér munkásokra korlátozódott. Ezek közül a munkások közül Willow Run-ban azonban nem sokan maradtak. A valóság és az ügynökök ígéretei között olyan szakadék tátongott, hogy csalódottságukban feleségükkel és gyermekeikkel együtt nemegyszer azonnal visszatértek szülőföldjükre.

Ez a „népvándorlás” fölösleges volt, hiszen a detroiti néger lakosság, valamint Wayne és Washtenaw járások feketéi igen gazdag munkaerő-tartalékul szolgálhattak volna Fordnak. 1943-ban csak magában Detroitban és a város körüli településeken legalább 20 000 néger élt, aki egytől egyig alkalmas volt arra, hogy a repülőgépiparban dolgozzon. Ford azonban nem vett fel „színes bőrűeket” haditermeléssel foglalkozó üzemeibe. A Willow Runban dolgozó majd tízezer nő között csak néhány néger akadt.

Ezek szerint Ford munkaerő-politikájának tudható be, hogy a Willow Run-i dolgozóknak több mint a fele közelebbről vagy távolabbról volt kénytelen utazni munkahelyére. Sok munkás csatlakozott azokhoz, akiknek saját autójuk volt, és hozzájárulva a benzinköltségekhez, tette meg az utat otthona és munkahelye között. Volt, akinek az út oda és vissza ötven kilométert tett ki, sőt egyeseknél még száz kilométernél is többet, s ez nemcsak hogy költséges volt, hanem nagyon

sok időt is igénybevett. Ezrekre ment azonban azoknak a munkásoknak a száma, akik nem vehettek magángépkocsit igénybe, és meg kellett elégedniük az autóbuszokkal, s ez még több pénzbe és időbe került. Igaz ugyan, hogy Willow Runt két vasútvonal is érintette, ezeket azonban annyira igénybe vették a hadianyagszállítások, hogy a személyszállítást már nem tudták biztosítani.

1942 tavaszán az egyik újságíró személyesen is megvizsgálta az autóbuszközlekedésben uralkodó állapotokat. Megállapította, hogy az út Detroit központjából a repülőgépgyárig 2 óra 43 percig tart és hogy a menettérti jegy 1 dollár 37 centbe kerül. Egy hónapban a munkásnak tehát 35 dollárt kellett az autóbuszért fizetnie. Csak sokkal később, a háború utolsó szakaszában javították meg úgy a közlekedést, hogy az út Detroitból Willow Runba már csak 60-65 percig tartott, a menetjegy ára pedig 70 centre csökkent. Ez azonban kizárólag a magán-autóbusztársaságnak volt köszönhető. Ford ebben az ügyben sem mozdította még a kisujját sem.

De lássunk legalább egyetlen példát annak szemléltetésére, hogyan „könnyítette" meg Ford a Willow Run-i munkások életét:

1943-ban egy márciusi napon, közvetlenül a műszak befejezése előtt, bejelentették az egyik termelőműhely dolgozóinak, hogy aznap nem délután 16 óráig kell dolgozniuk, hanem rövid szünet után további nyolcórás műszakot is le kell tudniuk. Ezt a gyártási programban végrehajtott változtatás kívánta meg. Ugyanebből az okból későbbre tették az éjszakai műszak kezdését is ebben a műhelyben.

Ez az intézkedés jogos felháborodást keltett a munkások között, minthogy minden előzetes figyelmeztetés nélkül lehetetlenné tette részükre, hogy a szokott időben hazatérjenek.

A Willow Run-i munkások szakszervezeti fegyelmét bizonyította, hogy tartózkodtak a „vad" sztrájktól, viszont nem egy közülük súlyosan megbetegedett, míg a fagyos időben kénytelen volt közlekedési eszközre várakozni. A munkásoknak ez a semmibevétele kihozta sodrából még Strong ezredest, a légierők képviselőjét is.

A felháborodott ezredes nemigen ismerte ki magát a Willow Run-i viszonyokban. Nem tudhatta, hogy a munkaidő ilyeténképpeni megváltoztatása ott egyáltalában nem kivételes eset. Bár a Ford és az UAW között létrejött megállapodás értelmében a repülőgépgyár minden egyes munkavállalója automatikusan szakszervezeti taggá vált, a Willow Run-i gyár igazgatósága ezt a megállapodást a szakszervezettel minden jelentőséget nélkülöző papírdarabnak tekintette. Bennett ez egyszer ismét elemében érezte magát, és ismét csak visszautasított minden tárgyalást az UAW helyi szervezetével a dolgozók követeléseiről.

Bennett legkedveltebb taktikája az „elrejtőzés" és az időhúzás volt. A munkásküldöttek sohasem találták irodájában. Minden egyéni sérelmet vagy panaszt a Willow Run-i gyár igazgatósági irodájához továbbított, ahol egyetlen

tisztviselő döntött Willow Run 35 000 dolgozójának ügyeiben. A munkások képviselőinek, akiknek helyt kellett állniuk a gépek vagy a szerelőszalag mellett, nem volt lehetőségük arra, hogy órák hosszat üldögéljenek az igazgatóság várószobájában. Bennett egyidejűleg megszigorította a gyári munkarend rendelkezéseit is, és a munkások életét apró bosszantásokkal keserítette meg. Például: a férfiaknak nem volt szabad a nőkkel együtt tízóraizniuk. A nőknek megtiltotta a belépést a férfiak étkezőjébe, a férfiaknak pedig a nőkébe.

A dolgozókat a „gyári őrség” tagjai is gyötörték. Bennett emberei mindenbe beleavatkoztak − a munkások viselkedésébe, a termelési és a műszaki problémákba egyaránt.

Erejük és büntethetetlenségük tudatában nem adtak semmit sem a szakképzett művezetők, sem pedig a felügyeletet gyakorló mérnökök szavára. Bennett kifejezett utasítására összetűzéseket és verekedéseket provokáltak az aktívabb szakszervezeti tagokkal, hogy így legyen ürügy elbocsátásukhoz.

Ford „Életem és működésem” című könyvében így írt: „A munkások gyakran vezetik be saját ésszerűsítéseiket. Mivel rendszerint egyetlen tárgyra összpontosítják figyelmüket, tökéletesíteni tudják szerszámaikat és azok alkalmazását.” Willow Run-ban igen sok tapasztalt repülőgépgyártási szakember dolgozott, akik nem egy műszaki feladatot tudtak volna megoldani. Javaslataik értékelése, a racionalizálási mozgalom megszervezése, a munkások ez irányú kezdeményezéseinek támogatása − mindez hozzájárult volna a repülőgépgyártás fejlesztéséhez és tökéletesítéséhez. Márpedig a műszaki fejlődésnek ezen a területen különösen nagy jelentősége van. Willow Run-ban a munkások alkotó kezdeményezése azonban senkit sem érdekelt, nem volt egyetlen olyan részleg, amely ezekkel a kérdésekkel foglalkozott volna. A szövetségi kormányzat nemegyszer felhívta Ford figyelmét e kérdés elhanyagoltságára, persze eredménytelenül.

A washingtoni hatóságoktól az a tanács és ajánlás érkezett, hogy Willow Runban alakítsanak bizottságokat a vezetőség és az üzemi dolgozókollektíva együttműködése céljából. Ilyen bizottságok már igen sok iparvállalatnál működtek mind Nagy-Britanniában, mind az Egyesült Államokban, és jelentősen hozzájárultak a háború idején a gyártás tökéletesítéséhez, valamint a műszaki fejlesztéshez. Az amerikai katonai szervek is azt tanácsolták, hogy az üzemek hasznosítsák a munkások kezdeményezéseit és ötleteit. A szövetségi államgépezet magasabb szintjein meg voltak győződve arról, hogy a munkástömegekben nagy potenciális alkotóerő rejlik, és hogy olyan feltételeket kell teremteni, amelyek lehetővé teszik ezeknek az erőknek a kibontakozását.

Willow Runban viszont egészen másképpen gondolkoztak erről a kérdésről. De nem csak ott, hanem a Ford Motor Company minden vállalatánál. A szövetségi hatóságok ez irányú javaslataira Fordék így válaszoltak:

„Olyan tanácsadó bizottság felállítása, amelyben a munkások is részt vennének, Willow Runban nem látszik sem tanácsosnak, sem célirányosnak, mert a tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a vezetőségre háruló feladatok megoldásához a munkások semmi újjal sem tudnak hozzájárulni.”

A valóság ezzel szemben az volt, hogy a Willow Run-i munkások számos javaslatot nyújtottak be a gyártás tökéletesítésére, a munkabiztonság és az üzemi egészségügy fontos, de elhanyagolt problémáinak megoldására is. Ezek a javaslatok azonban − majdnem kivétel nélkül − megválaszolatlanok maradtak.

Ford közömbösségének és antiszociális beállítottságának egyik bizonyítékaként a detroiti kórházat hozhatjuk fel. A kórház felépítését nem ő kezdeményezte, de miután átvette, ráerőszakolta azt a sajátos vezetési stílust, amelyet üzemeiben alkalmazott.

A detroiti kórház közadakozásból született meg még a második világháború kitörése előtt. Tekintettel arra, hogy anyagiak hiányában a kórház felépítése és felszerelése nem volt befejezhető, pénzügyi támogatásért az automobilkirályhoz fordultak. Ford azonban inkább megvásárolta az egész kórházat 400 000 dollárért. Első dolga volt, hogy elbocsátotta a kórház egész személyzetét, és az elbocsátottak helyett saját tetszése szerint másokat vett fel. A kórház igazgatójává személyi titkárát, Ernest Lieboldot nevezte ki, aki vakon teljesítette urának minden parancsát.

Mindez persze nem ment végbe reklám nélkül. A sajtóban megjelent egy cikk a következő címmel:

„A nagy Henry Ford a kórházban felsőbbrendű embereket állított munkába, azt csodálatosan szép berendezéssel és csodálatraméltó műszerekkel látta el.”

Ebben a primitív önreklámban volt azonban bizonyos következetesség. A tiszteletreméltó, régimódi sztetoszkópot például olyan csodával határos műszerként írták le, amely „varázslatos eszköz a szív és a tüdő legkisebb rezdüléseinek megállapításához”. A mikrotom pedig, amely minden laboratóriumban megtalálható és a mikroszkóppal vizsgált szövetek szeletelésére szolgál, a Ford kórházáról szóló beszámolókban „rosszindulatú daganatok kioperálására szolgáló műszerré” lépett elő..

A kórházban bevezetett rend hű másolata volt a River Rouge-ban uralkodó viszonyoknak. Az egész személyzetnek − a legkiválóbb orvosokat sem kivéve − mind a kórházba való belépéskor, mind pedig annak elhagyásakor „bélyegezni” kellett. A dohányzási tilalom ugyanúgy érvényben volt, mint a gyárban. Szigorúan betartották a „faji higiéniát” is. Ford kórházában egyetlen zsidó orvos sem dolgozhatott.

Később ezeket a képtelen előírásokat persze megváltoztatták, és a kórház minden más kórházhoz hasonlóan működött. A kórházban számos, egészen kiváló szakorvos tevékenykedett. Azt is el kell ismernünk, hogy a kórházi díjak mérsékeltek voltak, az orvosi ellátás pedig gondos és lelkiismeretes. De ki gyógyíttathatta magát Ford kórházában?

Ford számos életrajzírója azt állítja, hogy a Ford-művek alkalmazottai állandó ingyenes orvosi ellátásban részesültek. Azt is írták, hogy a gümőkóros betegek gyógykezelésének költségeit a vállalat viselte. Sőt mi több, Edwin Norwood, „Az emberek és Ford módszerei” című könyvében egyenesen így írt:

„.Az orvosi vizsgálatok, az ápolás, a gyógyszerek, a sebészeti műtétek − Ford alkalmazottai részére kivétel nélkül ingyenesek voltak.”

A valóság ezzel szemben az, hogy a gyógykezelés és a kórházi ápolás költségeit Ford levonta dolgozói keresetéből. Ingyenesen csak a foglalkozási betegségben szenvedőket és azokat kezelték, akik üzemi balesetet szenvedtek, mert − így kívánták a törvényes rendelkezések.

4. A „B-24”-ES BOMBÁZÓ NEM „T” KOCSI

Ford egyáltalában nem csinált magának gondot a Willow Run-i munkások munkafeltételeiből és életkörülményeiből, sem pedig az ijesztő méretű munkásvándorlásból, mert hiszen enélkül is elég gondja-baja volt a bombázógépek gyártásával. Az a hír, amellyel telekürtölte a világot, vagyis hogy naponta ezer gép fogja elhagyni a gyárat, nemcsak üres dicsekvés volt, hanem technológiai tudatlanságról is árulkodott. Az olcsó autók gyárosát most alaposan megbosszulta az a körülmény, hogy elhagyták azok a legjobb és alkotó szellemtől áthatott mérnökök, akik el tudták volna kerülni az új termelés koncepciójának és a bonyolult gyártási folyamatnak alapvető hibáit.

Fordnak azok a mérnökei, akik a bombázógépek gyártástechnológiájának kidolgozására megbízást kaptak, az automobilgyártásban szerzett tapasztalataikra támaszkodtak. A gépeket, a termelőberendezéseket és a készülékeket úgy választották ki, mintha a repülőgépgyártás semmiben sem különböznék a „T” kocsik tömeggyártásától. Amint később kiderült, még tanácskozásra sem hívtak meg repülőgépipari szakembereket, sőt mi több, Ford még azt is elmulasztotta, hogy saját mérnökeit küldje ki más repülőgépgyárakba, hogy legalább így ismerkedjenek meg az eddig nem ismert technológiai módszerekkel.

Az egyik, már a kezdet kezdetén elkövetett lényeges hiba az volt, hogy a különböző idomok sajtolásánál kemény acélból készült matricákat használtak. A matricák felbecsülhetetlen szolgálatokat tesznek a nagyüzemi tömegtermelésben. Kevésbé alkalmasak azonban alkatrészek sorozatgyártására ott, ahol a szerszámokat bizonyos idő után cserélni kell, mert az új gyártmány kívánalmainak megfelelő átalakításuk hosszadalmas és nehézkes művelet. A repülőgépiparban erről már korábban meggyőződtek, és éppen ezért a kemény

matricák helyett puhább és olcsóbb anyagból készített matricákkal dolgoztak. Ez azután megkönnyítette hozzáidomításukat a módosított technológiai folyamathoz, és meggyorsította a feltétlenül szükséges cseréjüket.

A Willow Run-i repülőgépgyárat a termelés felfuttatásának kezdetén meglátogató repülőgépgyári mérnökök közül nem egy, látva, hogy ott nem jól mennek a dolgok, figyelmeztette Fordot, hogy ne nehezítse meg és ne komplikálja a nehézbombázó gépek egyébként is nehéz sorozatgyártását. A „Fortune" folyóirat 1942 júniusában így írt:

„Ford igen sok energiát és időt ölt bele olyan, tömeggyártási célokat szolgáló szerszámok elkészítésébe, amelyeket teljesen soha nem tud majd kihasználni."

Az önfejű gyáros azonban ezeket a figyelmeztetéseket semmibe vette, és tovább járta a maga útját. Sőt mi több, becsmérlő megjegyzéseket is tett olyan emberekre, akikhez sem tudásban, sem tapasztalatokban nem ért fel. 1942 júliusában propagandaosztálya útján például így nyilatkozott:

„Nem látjuk szükségét annak, hogy öreg és elmaradott gyakorlati emberek tanácsaihoz igazodjunk. A repülőgépgyártás elvben nem különbözik az autógyártástól."

A szakemberek nem tehettek mást, mint vállat vontak, amikor olvasták Ford megállapításait arról az analógiáról, amely a repülőgépgyártás és a katonai célokat szolgáló dzsipkocsik tömeggyártása között szerinte fennáll, mely utóbbiak majd „River Rouge-ban úgy gurulnak le a szerelőszalagról, mint a zsemlék egy nagy péküzemben".

Elkövetkezett azonban a nap, amikor a katonai szervek bizonyos konstrukciós változtatásokat kívántak végrehajtani a „B-24"-es bombázóknál. Az ilyen változtatások időről időre szükségesek és elkerülhetetlenek voltak. Harci tapasztalatokon alapultak, és egyrészt a repülőgép személyzetének biztonságát szolgálták, másrészt pedig növelték a légierő hadműveleteinek hatásfokát. És ekkor kiderült, hogy a szakembereknek volt igazuk: az áttérés az új technológiára Willow Runban több időt és költséget emésztett fel, mint más hasonló gyárakban. Az új felszerszámozás, a szerszámgépek és más termelőberendezések adaptálása, a munkások átképzése és ezekhez hasonló egyéb változtatások a gyárban hosszabb időre kaotikus állapotokat okoztak.

A technológiai változtatások folytán − természetszerűleg − lelassult a gyártási folyamat üteme, gépállásokra került sor, hiányoztak a szerszámok, úgyhogy ezekben a gyártási szünetekben a munkások százainak kénytelen-kelletlen tétlenül kellett állniuk. Az ilyen szünetek más repülőgépgyárakban is előfordultak, de sehol sem tartottak olyan hosszú ideig, mint éppen Fordnál.

Más vállalatoknál a munkások ötleteinek és leleményességének köszönhetően sikerült a megváltoztatott technológia bevezetésénél nem egy akadályt legyőzni. Ford azonban makacsul elutasította még annak a gondolatát is, hogy a gyárban olyan bizottság létesüljön, amelyik megteremti a vezetőség együttműködését a dolgozó kollektívával.

Washingtonban mind világosabban látták, hogy mi az oka a Willow Run-i gyár műszaki tehetetlenségének. 1943 februárjában a Katonai Információs Hivatal azt jelentette, hogy Ford sokkal korábban tudna az Egyesült Államok légiereje részére „B-24”-es bombázókat szállítani, ha „a gyártási változtatásoknál rugalmasabb módszereket” alkalmazna. A Hadiipari Termelési Bizottság alelnöke, Charles Wilson pedig szó szerint ezeket mondotta:

− Ford nem elég fogékony a repülőgépipar modern és tapasztalt képviselőinek koncepciói iránt.

Ford visszaemlékezéseiben így ír:

„A Ford-művek egész tevékenysége, egész saját munkám annak tettekkel való bizonyítására irányult, hogy a szolgálatot a nyereség fölé kell helyezni, és hogy annak a vállalkozónak a foglalkozása, aki arra törekszik, hogy a jólétet növelje ezen a világon, tiszteletreméltó foglalkozás.”

A gyakorlati életben azonban egészen más cél lebegett szeme előtt. És az alábbi példa egyúttal feltárja azoknak a tévedéseknek valódi okait is, amelyeket a repülőgépgyártásban elkövetett.

A húszas években a Ford Motor Company által finanszírozott egyik termelővállalatot egy igen tehetséges repülőkonstruktőr, William Stout mérnök vezette. Ford buzdítására hozzá kezdett a „Tin Goose” („Bádogliba”) repülő−-gépmodell prototípusának megtervezéséhez, amit azután a modell sorozatgyártásának beindítása követett. Nagyméretű, hárommotoros, teljesen fémből készült repülőgépről volt szó. Azok a műszaki nehézségek, amelyekkel Stoutnak meg kellett birkóznia, lényegében ugyanazok voltak, amelyekbe bizonyos idő eltelte után Ford Willow Run-i gyárának mérnökei is beleütköztek. Ford pedig − ugyanúgy mint később − minden egyes lépésnél ellenezte a „Tin Goose” konstrukciójának további tökéletesítését.

A „Bádoglibák” első repülőútjukat 1926-ban és 1927-ben tették meg. Lassú és nehézkes, azonban szilárd és megbízható szállító repülőgépek voltak. A repülőgépipar gyors fejlődése és az a tény, hogy a repülőgépgyárakból egyre újabb és jobb modellek kerültek ki, azonban arra mutatott, hogy a „Bádogliba” nem tudja hosszabb ideig tartani magát a piacon. Ahhoz, hogy a gép helyt tudjon állni a mind élesebb konkurrenciával szemben, állandó korszerűsítéseket kellett volna rajta végrehajtani. Ford ezt azonban − költségszempontokból − ellenezte. Makacsul, változatlan formában gyártotta tovább a „Libákat”, s ennek következtében olyan nagy veszteséget kellett elkönyvelnie, hogy végül is terjesen feladta a versenyt a repülőgéppiacon.

Amikor főképpen az amerikai adófizetők pénzén, roppant költségek árán felépült a Willow Run-i gyár, bebizonyosodott, hogy Ford semmit sem tanult abból a szomorú leckéből, amely őt a „Tin Goose” gépekkel kapcsolatban érte. Másodszor is kitartott a helytelen elvekre felépült technológiai koncepció mellett,

és másodszor is veszteségek érték, ám ezeket most már az egész amerikai nemzet viselte.

Mintha az eddig oly kegyes sors kezdett volna az öreg gyáros ellen fordulni. 1941-ben, egy szívroham után elhagyta a vállalatot Ford odaadó híve, Peter Martin, üzemeinek termelési főnöke, s tehetséges szervező. Éppen abban a nehéz időben hiányzott, amikor be kellett indítani a termelést Willow Runban.

A legnagyobb és legfájdalmasabb csapás azonban fiának, Edselnek 1943-ban bekövetkezett korai halála volt. Azt beszélték, hogy apjával ellentétben az ifjabb Ford tökéletesen ismerte a repülőgépgyártás problémáit, és hogy a Willow Run-i gyár megfelelő színvonalra való emelésére irányuló erőfeszítések mellett éppen az a harc gyorsította meg a fordi impérium trónörökösének halálát, amelyet keményfejű apjával és annak bizalmi embereivel kellett vívnia. Erejének teljében, ötvenéves korában hunyt el. Míg élt, állítólag arra törekedett, hogy mérsékelje apjának a munkásokkal szemben folytatott kíméletlen politikáját. Ma persze már nehéz megmondani, hogy mennyi ebben az igazság, az azonban bizonyos, hogy az UAW sok vezetőjének véleménye szerint Edsel Ford megértette, hogy a roosevelti „New Deal” törvényeivel összhangban új alapokra kell helyezni a kapcsolatokat a munkásokkal.

Ford fiát abban a pillanatban veszítette el, amikor a termelés Willow Runban éppen csak hogy megindult, amikor az üzemnek egyre nagyobb műszaki és szervezési problémákkal kellett szembenéznie. Úgy tűnt, hogy az ebben az időben már nyolcvanesztendős Ford − érezve magára maradottságát − az átéltek hatása alatt változtatni fog személyzeti politikáján. Sajnos, nem így történt. Még az eddiginél is sokkal jobban hagyatkozott saját, csalhatatlannak hitt ítéletére. Willow Run legnehezebb időszakában, éppen amikor át kellett állni a termeléssel, egymás után elbocsátotta a Ford Motor Company legfelsőbb szintű vezetőit. Meg volt győződve arról, hogy pénzéért továbbra is bármikor meg tudja vásárolni magának a legjobb képességű műszaki embereket.

A konkurrencia Fordnak ezt a változatlan viselkedését csodálkozva, de bizonyos elégtétellel szemlélte. A General Motors urai − Ford intézkedéseinek láttán és a háború utáni kilátásokra gondolva − kezüket dörzsölték. Ford azzal, hogy túladott kiváló szakemberein, lehetővé tette számukra, hogy régi, tapasztalt vezetőik mellett kiváló fiatal szakembereket nyerjenek meg maguknak, s mindezzel már jó előre fölényre tegyenek szert legveszélyesebb konkurrensük, Dearborn és Willow Run elvakult ura fölött.

A termelés és irányítás megszervezésének egész terhe a repülőgépgyárban kezdettől fogva Charles Sorensennak, Ford egyik utolsó, ha nem egyáltalában a legutolsó, kiváló mérnökének vállán nyugodott, aki a számtalan „tisztogatás” után még megmaradt pozíciójában. Sorensen éppen ezért rendkívül nehéz körülmények között volt kénytelen dolgozni. Valamiféle különös űr vette körül ezt az izomkolosszust, akit Ford hosszú évekig éppen azért becsült oly nagyra és részesített előnyben másokkal szemben, mert egyetlen ökölcsapással le tudta

teríteni az embereket − a szó átvitt és valóságos értelmében egyaránt. Ford már nem rendelkezett olyan munkatársakkal, mint amilyen Couzens, Knudsen, a Dodge testvérek és mások voltak, akik támogatni tudták volna Sorensent nehéz feladatának teljesítésében.

A Willow Run-i repülőgépgyár légkörére az is jellemző volt, hogy nem egy tehetséges ember dolgozott a szervezeti hierarchia alacsonyabb lépcsőfokain, a mérnökök, a művezetők és a szakmunkások között. Igen jól felhasználhatók lettek volna, hatékonyan hozzájárulhattak volna, a termelésben egyre-másra jelentkező nehézségek és akadályok leküzdéséhez. Bennett rendőrállamában azonban ez senkit sem érdekelt.

Ilyen körülmények között Sorensennek, mint a gyártás egyedüli megszervezőjének és vezetőjének, valóban csak őszinte elismeréssel és csodálattal adózhatunk. A felelősségnek ezt a roppant terhét 1941-től egészen 1943 késő őszéig egyedül viselte, bár akkor már hatvankét éves volt. Sorensen érdemeit akkoriban a „Fortune” folyóirat is kiemelte, és az „Egyesült Államok ipara első mérnöké”-nek nevezte.

És éppen ekkor Ford minden habozás és lelkiismeretfurdalás nélkül őt is eltávolította.

Minden autokratikus rendszernek van egy közös vonása: az egyeduralkodóhoz legközelebb álló emberek körében a felszín alatt állandó harc tombol kegyeiért és a különböző előjogokért. A Ford Motor Company sem volt ebből a szempontból kivétel, hiszen már Edsel Ford életében is két „frakció”, két klikk állt egymással szemben: a „liberálisok”, akiket Ford fia támogatott és a „rendőrök"” akiknek élén Bennett állott. És − minden más totalitárius rendszerhez hasonlóan − egyre inkább a „rendőri” frakció kerítette kezébe a hatalmat és tett szert mind nagyobb befolyásra. Bennettnek persze számolnia kellett Edsellel, az uralkodó fiával és utódjával. Abban a pillanatban azonban, amikor az ifjabb Ford kórházba került, a „rendőrök” főnöke hozzákezdett híveinek „félreállításához”. Sorensen nem tartozott ugyan a „liberálisok közé” és inkább a „rendőrökhöz” húzott, mégis − mint Ford régi kedvence és a Willow Run-i gyár tényleges vezetője − már hosszú idő óta szálka volt Bennett szemében.

A fordulatra 1943 júniusában, közvetlenül Edsel Ford halála után került sor. Bennett ekkor hivatalosan is előlépett a Ford Motor Company ügyvezető igazgatójává, és Henry Ford, Sorensen, Edsel Ford özvegye és két fia, Henry Ford II. és Benson Ford mellett helyet kapott a társaság igazgató tanácsában is. Ez a kinevezés valamiképpen formális elismerése volt annak a pozíciónak, amelyet Bennett már évek hosszú sora óta betöltött. Bennett gondoskodott egyébként arról is, hogy a közvélemény is tudomást szerezzen erről: a „Detroit News”-ban megjelent a Ford Motor Company főrendőrének életrajza, mégpedig „A kis óriás” címmel, ami egyrészt Bennett alacsony termetére, másrészt pedig arra utalt hogy

felkerült a hatalom csúcsára.

Ettől a pillanattól kezdve a „kis óriás” láthatóan arra, a meggyőződésre jutott, hogy Sorensennel nem tud tovább megférni a Ford Motor Companyben. Sorensenre azonban túlságosan nagy szükség volt és emellett túl erősen is ült a nyeregben, hogy egyszerre ki lehetett volna tenni a szűrét. De Bennett fölényben volt Sorensennel szemben, mert mindig meg tudta őrizni hidegvérét, és értett ahhoz, hogyan lehet indulatos ellenlábasát állandóan provokálni. Nem hagyott ki semmiféle alkalmat, és nem riadt vissza semmilyen eszköztől, csak hogy megnehezítse munkával túlterhelt riválisának életét. Minden egyes összecsapásukról jelentést tett Fordnak, aki egyre többet adott Bennett szavára. 1944 márciusában az újonnan kinevezett ügyvezető igazgató úgy találta, hogy eljött a Sorensennel való végleges leszámolás ideje. Veszekedést provokált ki, amikor is a herkulesi erővel rendelkező, lobbanékony Sorensen kishíján örökre eltorzította a „kis óriás” arcát. Bennett elhatározta, hogy Fordot most már választás elé állítja: vagy ő, vagy Sorensen. Ford, aki akkor már nyolcvanadik évében járt, úgy döntött, hogy rendőrre nagyobb szüksége van, mint mérnökre.

Így ért véget annak az embernek a pályafutása, akinek a Ford Motor Company és a Willow Run-i gyár is oly sokat köszönhetett, és aki nem kis mértékben járult hozzá Ford gazdagságához és dicsőségéhez. Ford az embereket általában „küldöncök” útján, vagyis harmadik személyek közvetítésével bocsátotta el. Sorensennel kivételt csinált, őt Floridában érte az elbocsátás, amikor éppen kipihenni jött a több hónapos fáradalmait. Menesztését telefonon maga Ford hozta tudomására georgiai téli rezidenciájából, és a „kis óriás” vetélytársának eltávolítása után azonnal téli szabadságra utazott a kaliforniai Palm Springsbe.

A „palotaforradalom” nem korlátozódott persze csak Sorensen személyére. Utána több régi, exponált állásokat betöltő munkatársát bocsátotta el a gyár, ketten pedig maguk köszöntek le posztjukról. Azt, hogy milyen értéket jelentettek ezek az emberek, a legjobban az mutatja, hogy a konkurrens cégek tárt karokkal fogadták és azonnal felvették őket. A Ford által elbocsátottak között csak két ember volt, aki hosszabb ideig nem tudott munkát találni magának; William Cameron és Ernest Liebold. Cameront végül is alárendelt munkakörbe visszavették a propagandaosztályra. Ezzel szemben Liebold elbocsátása egyik napról a másikra − érthetően szenzációt váltott ki. Hiszen ez az ember harmincnégy évig szolgálta Fordot, vakon teljesítve minden parancsát. Mint Ford személyi titkára, ő volt a közmondásszerű „Mädchen für alles”; ő szervezte meg főnökének „békeexpedícióját” az első világháború idején, ő vezette az előre kudarcra ítélt választási hadjáratot, amikor Ford azt vette fejébe, hogy jelölteti magát az Egyesült Államok elnöki székébe, ő szervezte meg Ford titkosszolgálatát, ő játszotta Ford „vezérkari főnökének” szerepét a „zsidók ellen vezetett hétéves háborúban”. Az a hír járta, hogy Liebold nagyon magára haragíthatta Bennettet,

aki azután felhasználva Liebold valamilyen pénzügyi machinációját − eltávolította őt Dearbornból.

A Ford Motor Company súlyos felhőkkel árnyékolt egén hamarosan megjelent egy új alak: John Bugas. Ez az ember, aki az FBI − a Szövetségi Nyomozó Iroda − osztályvezetői állását hagyta ott, nem annyira Ford, mint inkább Bennett szolgálatába lépett. Bugast Bennetthez sokéves barátság fűzte, és így tekintettel jó kapcsolataira a kormányszervekkel − felbecsülhetetlen segítőtársa lett a „kis óriásnak”. Ford oldalán így tehát most már nem egy, hanem két rendőr állt.

Eközben lassan füstbe mentek azok a remények, melyeket az amerikai nemzet és fegyveres erői fűztek Willow Runhoz. A nagyhangon beígért ezer bombázót még mindig nem látta senki. Az első bíráló hangok az UAW soraiból hangzottak el. Ezt követően cikkek jelentek meg a „Life” és a „Fortune” hasábjain, majd utánuk a napisajtóban. Most már tekintet nélkül politikai színezetükre nyíltan írtak arról, hogy a termeléssel Willow Runban valami nincs rendben. Egészében véve azonban senki sem tudta bizonyosan, miben is állnak a Willow Run-i gyár nehézségei.

A dolgok odáig fejlődtek, hogy 1943 tavaszán Ford repülőgépgyárával foglalkozni kezdett a Katonai Információs Hivatal és mellette egy szenátusi különbizottság is, Harry Truman elnökletével, aki akkor még csak szenátor volt. A vizsgálat eredményeit 1943 júliusában tették közzé. A jelentésből megcáfolhatatlanul kiviláglott, hogy a Fordba vetett remények meghiúsultak. Mindenekelőtt nem teljesítette azt a kezdeti, viszonylag egyszerű feladatot, hogy kellő mennyiségben szállítson konstrukciós egységeket a „B-24”-es bombázókhoz más repülőgépgyárak számára. Ez egészen súlyos következményekkel járt a tulsai Douglas-gyár és a Fort Worth-i Consolidated-gyár termelésére. A tulsai gyárat ennek folytán más termelési feladatokkal kellett megbízni, a Fort Worth-i üzem pedig állandóan késedelemben volt gyártási tervének teljesítésével.

Még ennél is sokkal rosszabbul festett a helyzet a komplett bombázógépek gyártásának vonalán. Willow Run már egy év óta üzemelt, mindazonáltal a már említett vizsgálat megindításának időpontjáig egyetlen olyan repülőgép sem készült el, amely alkalmas lett volna harci feladatok teljesítésére. A légierő kétségbeesett képviselői − kerüljön amibe kerül − lehetőséget akartak nyújtani Fordnak arra, hogy gyártási tapasztalatokra tegyen szert, s éppen ezért a „B-24”-es bombázó konstrukcióját bizonyos fejlesztési ponton „befagyasztották”, és további tökéletesítéseket már nem vezettek be. Arra helyezték a hangsúlyt, hogy a gyártás Willow Runban végre egyszer már felfusson, bár a Ford által előállított bombázók csak a pilóták és a repülőgép-személyzet oktatására voltak alkalmasak. Ford egyetlen repülőgépe sem került és nem is kerülhetett ebben az időszakban a frontra.

De még a gyakorlógépekből is kevés hagyta el a Willow Run-i gyárat. Még

mielőtt a Truman vezette szenátusi bizottság jelentése megszületett volna, a „Detroit News” washingtoni munkatársa szenzációs riportot jelentetett meg a sajtóban Ford repülőgépgyáráról. A gyár igazgatósága biztosította a szövetségi hatóságokat, hogy Ford 1942-ben 500 kompletten felszerelt bombázógépet szállít. A valóság ezzel szemben az volt, hogy a légierő csak néhány tucat iskolagépet kapott.

Ford régi versenytársainál ezzel szemben összehasonlíthatatlanul jobban mentek a dolgok. A Truman vezette szenátusi különbizottság a repülőgépiparral foglalkozó jelentésében elismerését fejezte ki a General Motors konszernnek azért, mert egyik autógyárát sikeresen állította át vadász- és torpedó-bombázógépek gyártására. Mielőtt az első „B-24”-es bombázó felemelkedett volna Willow Run repülőteréről, más autógyárak már a repülőgépek százait szállították az Egyesült Államok fegyveres erőinek.

Az amerikai munkásosztály és szakszervezetei nagy erőfeszítéseket tettek a második világháború időszakában, hogy az Egyesült Államok ipari termelése ebben az időben 120 százalékkal növekedjék. Amerika csak repülőgépekből annyit gyártott, mint a háborúban részt vevő többi ország − a szövetségesek és a tengelyhatalmak − együttvéve.

Egyedül a Willow Run-i gyár dolgozói nem dicsekedhettek azzal, hogy hozzájárultak a győzelemhez. 1943 márciusában Monrad Wallgren szenátor, aki a Truman-bizottságban a Ford-üzemekkel foglalkozó osztály vezetője volt, nyilvános beszédben kijelentette:

− A repülőgépiparban dolgozók közül egyedül a Willow Run-i dolgozók nem készítettek eddig egyetlen repülőgépet sem.

A kétségtelen tényekkel szemben a vállalat képviselője − néhány hónappal a Truman vezette szenátusi bizottság megállapításainak közzététele előtt − egy sajtóértekezleten szemérmetlenül kijelentette:

− Ha Hitlernek tudomására jutna, milyen eredményeket ért el gyárunk a bombázógépek gyártásában, talán szörnyet is halna ijedtében.

Inkább Fordnak kellett azonban ijedeznie. Washington irányadó köreiben egyre többet beszéltek arról, hogy a Willow Runban uralkodó viszonyok esetleg arra kényszerítik a szövetségi kormányt, hogy átvegye, elrekvirálja a vállalatot, és így csináljon ott rendet. Ford nagyon jól tudta, hogy Roosevelt elnök, akit gyűlölt, minden habozás nélkül aláírná az erről szóló határozatot.

Ettől a határozattól, amely kétségtelenül megalázta volna a dearborni kiskirályt, főképpen Sorensen mentette meg, az az ember, akinek ezt Ford 1944 márciusában elbocsátással hálálta meg. Sorensen érdeme volt, hogy végül is racionálisan kezdett működni a gyártási folyamat. A nehézségek leküzdését elősegítette a termelés bizonyos fokú decentralizálása is, amelynek keretében egyes alkatrészek vagy konstrukciós részegységek gyártását más Ford-üzemeknek vagy külső alszállítóknak adták át. És éppen ez volt az a termelésszervezési forma, melyet a szakértők Fordnak kezdettől fogva ajánlottak. E megoldás

célszerűségét Ford fia is elismerte, de apja ellenállását csak röviddel halála előtt sikerült megtörnie.

A szövetségi kormány radikális intézkedésétől való félelem még Bennettet is arra kényszerítette, hogy engedményeket tegyen a munkásoknak. Figyelmesen körülnézett, hogyan bánnak a dolgozókkal a repülőgépipar más üzemeiben, enyhítette a gyári munkarend számos olyan rendelkezését, amelyek elégedetlenséget váltottak ki a munkásoknál.

1944 januárjában Washington engedélyt adott arra, hogy nyilvánosságra hozzák a Willow Run-i gyár első jelentősebb termelési sikereit. A gyár termelése − havonta 340 bombázógép − messze elmaradt Ford 1941. évi nagyhangú ígéreteitől. Ez azonban már mindenképpen le nem becsülhető hozzájárulás volt az Egyesült Államok háborús erőfeszítéseihez.

1944 közepén a termelés kétszeresére emelkedett, úgyhogy 1945 tavaszán az amerikai hadseregnek leszállított bombázógépek száma együttesen már meghaladta a nyolcezret. Napi ezer gépről már senki sem beszélt.

5. HENRY FORD II.

Egyetlen fiának idő előtti halála megfosztotta Henry Fordot örökösétől, attól az embertől, akinek át akarta adni roppant ipari uradalmának kormánypálcáját. A dinasztikus folytonosságot biztosítani kellett, és Ford választása − a dolgok természetes rendje szerint − három unokája közül a legidősebbre, Henry Ford II-re esett. Az öreg Fordot ennél a lépésnél − feltehetőleg − nem az vezette, hogy választottját különösen kedvelte vagy vele szemben különös bizalommal viseltetett volna. Egyszerűen nem akarta, hogy gigantikus vagyona felaprózódjék vagy idegen kezekbe jusson.

A huszonhat éves Henry Ford II. akkoriban (1943-ban) a családtól távol, a haditengerészet tisztjeként szolgálta hazáját. A családfő kérésére azonnal szolgálaton kívüli állományba helyezték, hogy a vállalat elnökének minőségében anyjával együtt elfoglalhassa helyét a Ford Motor Company igazgató tanácsában. A vállalatnál a fiatal Ford hirtelen felemelkedését általában tetszéssel fogadták. A nyugodt fiatalember értett ahhoz, hogyan kell bánni az emberekkel, és kulturáltan viselkedett, amiben általános szeretetnek örvendő apjára ütött. Nagyiparosi körökben nyers, kíméletlen és nagyon gyakran kiszámíthatatlan nagyapja ellentétének tartották.

Apjának, Edselnek nem adatott meg, hogy megmutassa egyéniségét. Nem állhatott nyíltan az általa sokra becsült, Henry Ford részéről viszont lehetetlenné

tett és félreállított jelentősebb munkatársak oldalára. Szíve mélyén ellenérzéssel viseltetett a Bennetthez, Sorensenhez és Lieboldhoz hasonló emberekkel szemben. Viselkedésüket túlságosan brutálisnak tartotta, és azon a véleményen volt, hogy ezzel szükségszerűen ártanak a cég jól felfogott érdekeinek. Ezeket az érdekeket sohasem tévesztette szem elől, és bár munkásainak jóléte − ugyanúgy mint nagyapját − teljesen hidegen hagyta, tudatában volt annak, hogy bizonyos gesztusokra feltétlenül szükség van. Nagy összegeket költött szociális célokra, abban a meggyőződésben, hogy hosszú távon ez nem lesz ablakon kidobott pénz. Apjára azonban csak egészen jelentéktelen befolyása volt, amit az öreg Ford kedvencei nagyon jól tudtak, és így Edselt nem sokba vették. Ennek ellenére is arra törekedett, hogy legalább a legégbekiáltóbb esetekben beavatkozzék, noha nemigen remélhette, hogy a tervbe vett intézkedést ki tudja verni apja fejéből. Tudta például, hogy a „T” modell gyártásának fenntartása veszteségeket okoz, bár Henry Ford meg volt győződve arról, hogy ebből a modellből a világ végezetéig milliós nyereségekre tud majd szert tenni. Edsel egyáltalában nem volt filoszemitának nevezhető, mégis tisztában volt a „zsidók ellen vezetett hétéves háború” teljes értelmetlenségével, és előre látta annak apját kompromittáló végét. A legnagyobb mértékben azonban apjának személyzeti politikáját ítélte el, minthogy az megfosztotta a vállalatot a legjobb képességű szakemberektől és a legtehetségesebb munkatársaktól.

Edsel fia, Henry II., amikor elfoglalta magas pozícióját a Ford Motor Company igazgatóságában, megértette, hogy fiatal és legközelebbi munkatársait szerénységével gyorsan megnyerheti magának. Tudta, hogy nem rendelkezik komolyabb tapasztalatokkal, és ezért a régi szakembereket kérte meg arra, hogy segítsenek neki és adjanak tanácsot. Ilyenkor előre figyelmeztette őket.

− Én mindezekben a dolgokban még nagyon zöldfülű vagyok. Éppen ezért kérem, fogadják elnézéssel kérdéseimet és kétségeimet.

Az ember azt gondolta volna, hogy bár Yale-ban elvégezte egyetemi tanulmányait, a cégben nem fog jelentősebb szerepet játszani. Az öreg Ford, mint a Ford Motor Company igazgatóságának elnöke, még mindig kezében tartotta az osztatlan hatalmat a gigantikus vállalat fölött. Kedvencei még úgy érezték, hogy biztosan ülnek a nyeregben, és Harry Bennettnek mint igazgatósági tagnak és ügyvezető igazgatónak még eszébe sem jutott, hogy a fiatal alelnökkel is számolnia kell. Nem sok időbe telt, és meg kellett győződnie arról, hogy ez volt a legnagyobb tévedése, melyet pályafutása alatt valaha is elkövetett.

A fiatal Ford egyelőre olyan feladat előtt állott, amelyről azt képzelték, hogy meghaladja erőit. Az automobilipar kiválóságai meg voltak győződve arról, hogy a Ford Motor Company kilátásai a háború utáni időre nem éppen a legrózsásabbak. Vonatkozott ez mind a béketermelésre való áttérés lehetőségére, mind pedig a General Motorssal vagy a Chryslerrel folytatandó versenyre. Ez

utóbbiak vezetői azt hitték, hogy a háború után minden különösebb nehézség nélkül ki tudják szorítani Fordot nemrégiben még vezető pozíciójából. Ez a háború utolsó szakaszában bizonyos mértékben már sikerült is nekik, így azután a Ford ellen összefogó konkurrencia, azzal számolva, hogy az öreg gyáros továbbra is hibát hibára halmoz, bizonyos volt abban, hogy most teljesen harcképtelenné válik, és megszabadulnak a nemrégiben még olyannyira veszélyes versenytárstól. Henry II. még túlságosan fiatalnak és tapasztalatlannak látszott ahhoz, hogy befolyást tudjon biztosítani magának a mammutvállalat jövőjére. Köztudott volt az is, hogy Bennettnek, az újsütetű ügyvezető igazgatónak a módszerei gyűlöletet és váratlan megtorlásoktól való félelmet váltanak ki az üzemben.

Néhány hónap elteltével Ford versenytársainak már be kellett azonban látniuk, hogy tévedtek. Az öreg Henry Fordnál, nyolcvanadik évének betöltése után egyre kifejezettebben mutatkoztak a szenilitás jelei. 1945 tavaszán már kétségtelen volt mindenki előtt, hogy sem testileg, sem szellemileg nem tudja ellátni a Ford Motor Company legmagasabb vezetőjére háruló feladatokat. Egészségi állapota egyre jobban romlott, és mind kevesebb időt töltött a vállalatnál. Az egyeduralkodó kormánypálcája kezdett kicsúszni kezéből. Ekkor, Bennett és hívei legnagyobb meglepetésére Henry II. megkezdte átvenni a hatalmat Ford roppant birodalma fölött. Mindebben nagy energiával segítette őt anyja, aki elkísérte fiát minden egyes igazgatósági ülésre, bár korábban csak a ház úrnőjének feladatait látta el.

1945 kora őszén egészségi állapota arra kényszerítette az öreg Fordot, hogy teljesen lemondjon a vállalat igazgatásában való közreműködésről. Először fordult elő a Ford Motor Company történetében, hogy a gyári csarnokokban, az irodákban és a laboratóriumokban megszűnt kísérteni annak az embernek törékeny és egyre hajlottabb alakja, akinek neve majd negyven éven át az automobilgyártás szimbóluma volt. Az igazgatóság elnöke persze Henry Ford II. lett. Fivére Benson, anyjával együtt, mellette foglalt helyet. Bejelentették, hogy később William, a vállalat alapítójának harmadik unokája is belép a vállalat kötelékébe. A vállalat vezetői között kitört a pánik, a dolgozók viszont az első őszi fagyok ellenére is úgy érezték, hogy elkövetkezett a tavasz. Bíztak abban, hogy jobb idők következnek.

Harry Bennett csak most győződhetett meg arról, menynyire gyűlölik Edsel Ford családjában. Legkíméletlenebb és legádázabb ellensége Eleonora Ford, Edsel özvegye volt. Majdnem húsz évig kellett tehetetlenül néznie, hogyan keseríti meg férje életét ez a gengszteri mentalitású volt ökölvívó. Henry Ford II. nemcsak osztotta anyjának érzéseit, hanem még személyes okai is voltak arra, hogy végre leszámoljon nagyapjának besúgójával és kedvencével. Fiatalember korában minden lépését figyelték Bennett ügynökei, akik azután viselkedéséről beszámoltak az öreg Fordnak, miközben rendszerint eltúlozták fiatalkori csínytevéseit és meggondolatlanságait. Amikor a fiatal Henry a vállalat alelnöke

lett, Bennett nemegyszer értésére adta, hogy neki van a legnagyobb szava a vállalatnál. Amikor azután a „kis óriás” ügyvezető igazgató és az igazgatóság tagja lett, kezdett egyszerűen átnézni a jövendőbeli utód feje fölött.

Az öreg Ford visszavonulását követő első igazgatósági ülésen szólásra emelkedett Eleonora Ford és azzal vádolta Bennettet, hogy ő tette tönkre urának életét, továbbá közölte, hogy nem engedi meg, hogy továbbra is elterpeszkedjen a vállalatnál, és akadályokat gördítsen fiának útjába. Felszólalása után Henry Ford II. azonnal megfosztotta Bennettet ügyvezető igazgatói tisztjétől. Voltak, akik azt hitték, hogy Henry II. megelégszik ezzel, és tanácsadói minőségben, tanácskozási joggal meghagyja Bennettet az igazgatóságban. Tíz nap múlva azonban Bennett megszűnt a Ford Motor Company igazgatóságának tagja is lenni, és amikor titokban kisompolygott River Rouge egyik mellékbejáratán, több munkás várt rá, hogy összetörjék a bordáit. Szerencséjére sikerült idejében beugrania kocsijába, és elmenekült.

Másnap az egész detroiti sajtó tele volt Bennett elbocsátásának hírével, s a hírt az újságírók csípős megjegyzésekkel kommentálták. Huszonnyolc év után így ért véget annak az embernek a karrierje, aki egészen az utolsó pillanatig az öreg Ford kedvence volt. Bennett ezután kénytelen volt megelégedni Ford egyik elárusító helyének vezetői posztjával.

Henry Ford II. Bennett távozása után barátait és védenceit vette célba, nem kímélve majdnem senkit a mesterien felépített rendészeti-besúgói apparátusból, mert hiszen nemcsak a munkavállalókon esett megszámlálhatatlan sérelem száradt lelkükön, hanem az egész dolgozókollektíva rendszeres demoralizálása is.

A legnagyobb „tisztogatás” volt ez, amelyet a Ford Motor Company valaha is megélt, és az az ember csinálta, akitől ezt a legkevésbé várták. A szerény, jó modorú fiatalember megmutatta, mit tud. Csapásai nem kímélték a hierarchia egyetlen lépcsőfokát sem, a legmagasabbtól egészen a legalacsonyabbig, de most ez tényleges „gyomirtás” volt. Minden olyan villámgyorsan játszódott le, hogy most már senki sem kételkedett abban, miszerint a fiatal Ford már régen összeállította a „proskribáltak” jegyzékét, és hogy ezen a listán az első helyen Bennett neve díszelgett. 1945 októberében, tehát alig egy hónappal az után, hogy a fiatal Henry foglalta el a vállalat elnökének székét, a Ford Motor Companynál nem volt már egyetlen olyan ember sem, aki állását Ford főrendészének köszönhette.

Az új elnök Bennett védencei közül csak egyetlen embert hagyott meg régi helyén, nevezetesen a már említett John Bugast, akit Bennett már régóta ismert, és azért vett fel, hogy segítőtársa legyen. Bugas vezette a munkaügyi osztályt, és tökéletesen ellátta feladatait. Helyén azonban más okból maradt meg: a fiatal Ford tudta, hogy nincs senki, aki jobban szemmel tudná tartani azt, ami Bennett rendészeti gépezetéből még fennmaradt. A Ford Motor Company szempontjából

megvolt a jelentőségük Bugas kapcsolatainak az FBI-hoz − a Szövetségi Nyomozó Irodához − is, mert hiszen ott dolgozott, mielőtt Fordhoz jött volna. Ezen túlmenően Bennett volt barátja és védence a „cuius regio, eius religio” elvét vallotta, mégpedig annak sajátos, a fordi birodalomban végbement átalakulásoknak megfelelő formájában:

− Aki megfizet, annak véleményét osztom és engedelmesen teljesítem parancsait.

A fiatal Ford nyugodtan számíthatott Bugas lojalitására. Az öreg Ford időről időre visszatérő „tisztogatásai” és aközött, ahogyan a fiatal Ford vassöprűvel kisöpörte a fölösleges és a cég szempontjából ártalmas embereket, alapvető különbség volt. Az öreg Fordot személyi antipátia, a pillanatnyi érdek vezérelte. Bosszúból azokat az embereket távolította el, akik másképpen gondolkodtak, mint ő, azokat, akiket Bennett és a hozzá hasonlók befeketítettek előtte. Nemegyszer szerepet játszottak ebben szeszélyei és bogarai is. A „tisztogatások” személyes örömöt okoztak neki, és idővel öncélúakká váltak. Henry Ford II. viszont, amikor egyetlen hónap alatt több mint ezer embert távolított el a vállalati hierarchia legkülönbözőbb szintjeiről, ezt a tisztogatást nem tekintette célnak, hanem csak a cél elérését szolgáló eszköznek. Szabaddá akarta tenni a helyet azoknak az új embereknek, akikre szüksége volt ahhoz, hogy életet önthessen a konkurrencia által egyre inkább háttérbe szorított konszernbe.

Eszébe sem jutott, hogy kíméletlen nagyapjának nyomdokaiba lépjen és megszabaduljon a tehetséges és kezdeményezőerővel rendelkező emberektől. Éppen ellenkezőleg: kezdte „elhalászni” a jó munkaerőket a konkurrens vállalatoktól, mindenekelőtt azzal, hogy sokkal jobb anyagi feltételeket kínált nekik. Ezt persze meg is engedhette magának, hiszen a Ford-család magánvagyonának értékét akkoriban már egymilliárd dollárra becsülték. Az elbocsátott alkalmazottak megüresedett helyeit kezdték új, fiatal, energikus, ambiciózus és mindenekelőtt modern gondolkodású emberek elfoglalni. Ennek a felfrissítésnek köszönhetően megerősödtek a konstruktőri irodák, az üzemmérnökök kara, a termelésszervezők, továbbá szükséges tapasztalatokkai és előképzettséggel rendelkező emberekkel erősödött meg a kereskedelmi személyzet is.

Henry Ford II. egyáltalában nem csinált titkot szándékaiból. Alighogy átvette a konszern vezetését, kijelentette, hogy a Ford Motor Companyt a legkorszerűbb elvek szerint kívánja átszervezni. Ahhoz, hogy ezt meg is tudja csinálni − tette hozzá finom iróniával − még sokat kell tanulnia legnagyobb konkurrenseitől − a Chrysler- és a General Motors cégektől. Ezt a tanulást persze már korábban megkezdte anélkül, hogy ehhez kikérte volna versenytársainak hozzájárulását: ugyanúgy halászta el riválisainak legértékesebb munkatársait, mint ahogyan azok csábították el annak idején az öreg Fordtól a Ford Motor Company legjobb képességű embereit.

A River Rouge-t és a többi Ford-művet fokozatosan eddig ismeretlen, fiatalos,

életteli szellem hatotta át. Azok az idők, amikor Bennett, Sorensen és Couzens kiskirálykodott, amikor nyersen rákiabáltak az emberekre, sőt fizikai kényszert is alkalmaztak velük szemben, visszavonhatatlanul a múlté lettek. A konszern élén álló fiatal, huszonnyolc éves férfi nem szívesen emelte fel hangját, és nem tért ki az emberekkel való közvetlen érintkezés elől, mint nagyapja. Még ilyenkor is megőrizte nyugalmát, nem tett prófétai kinyilatkoztatásokat, meghallgatta a másik fél érveit, egyszóval: ember módjára viselkedett. Tudatosan és nyíltan olyan eladási szervezetet akart kialakítani, amely lehetővé teszi részére, hogy az automobilpiacon mindörökre ő foglalja el az első helyet.

A General Motorsnál és a Chrysler-cégnél a kezdeti optimizmus aggodalmaknak adott helyet. A fiatal Fordról egyre nagyobb tisztelettel beszéltek. Azok a konkurrensek, akik nemrégiben még abban reménykedtek, hogy a háború után uralmuk alá hajtják a piacot és a Ford Motor Companyt az utolsó helyre szorítják vissza, kezdték belátni, hogy nehéz harc előtt állnak. A „Life” folyóirat 1945. október 1-i számában cikk jelent meg, amelynél befejező mondata így hangzott:

„Ford versenytársai, akik több mint tizenöt évvel ezelőtt megszűntek félni tőle, most éberen figyelik őt, és minden igyekezetükkel azon vannak, hogy előre lássák annak a fiatalembernek a lépéseit, aki a céget a korábbiaktól eltérő módszerekkel vezeti.”

A konkurrenseket nemcsak a Ford-kocsik gyártása és értékesítése érdekelte, hanem főképpen a Ford Motor Company fiatal átszervezőjének munkabér-politikája. Tudták, hogy a gyártás terén nem tud csodákat tenni, és hogy a piac visszahódítása hosszas folyamat. Ezzel szemben egyre nagyobb nyugtalansággal néztek bérügyi intézkedései elébe.

Nyugtalansággal és reményekkel telve várakoztak Ford munkásai is. Arra számítottak, hogy szakszervezetüknek, az UAW-nak sikerül a munkások szempontjából előnyös kollektív szerződést kötnie.

6. ÁRAK ÉS BÉREK

Roosevelt gazdaságpolitikájának a háborús években az áremelkedések megakadályozása volt az egyik sarkalatos pontja. Ez egyebek között a

gépkocsikra is vonatkozott, s ez gátolta az új, meg új − a réginél sokszor nem tökéletesebb, de drágább modellek kibocsátását. Ez az állapot persze nem tetszett a nagy autógyárosoknak, akiknek kapcsolatai a Szövetségi Árhivatallal (OPA − Office of Price Administration) emiatt nem a legjobbak voltak. Az autógyárosok olyan piacra vágytak, amelyre − négy évig tartó szünet után − új modellekkel léphetnek ki, és ezekért természetesen új, magasabb árat kérhetnek. Ezért türelmetlenül várták a „V − J Day” („Victory over Japan Day” − A Japán fölötti győzelem napja) eljövetelét.

Nem az automobilipar volt az egyedüli, amely az OPA felszámolására törekedett. Az egész nagyipar ezt akarta. Az Amerikai Gyáriparosok Szövetsége állandó nyomás alatt tartotta a Kongresszust és a szövetségi kormányt, hogy mielőbb helyezze hatályon kívül az árstoppot. William Allen White, a kiváló publicista, a nagyiparosok befolyását Washingtonban így jellemezte:

„Az embernek nehéz meg nem lepődnie azon, hogy a legkülönbözőbb katonai hivatalokba mennyire befészkelték magukat a nagy trösztök, kartellek és szindikátusok emberei. Oktalanság volna azt állítani, hogy a politikát a háború idején a »New Deal« képviselői irányítják. Mindenről távolból, a nagy ipari vagyonok tulajdonosai döntenek . ..”

Elég, ha a sok név közül csak néhányat említünk, hogy mindenki tisztán lássa, mennyire − és egyre jobban − elmosódott a választóvonal a szövetségi kormányzat és a nagyipar között:

William Knudsen,a General Motors igazgatóságának elnöke egyben a Haditermelési Tanács elnöke is volt;

Edward Stellinius , az U. S. Steel igazgatóságának elnöke töltötte be a Háborús Tartalékok Tanácsának elnöki tisztét;

Williem Jeffers, a Union Pacific Railroad igazgatóságának elnöke a Gumitermelési Hivatalnak az igazgatója volt.

Miután a szövetségi hivatalokban is a nagyipar képviselői tartották kezükben a hatalmat, a haditermelés szükségszerűen a leghatalmasabb ipari konszernek monopóliumává vált. Mint később megállapították, az egész haditermelés 70 százalékát mintegy száz élenjáró cég kaparintotta meg magának. Minden jel arra mutatott, hogy a nyugati demokráciák azért fognak győzni, hogy még jobban a monopóliumok uralma alá kerüljenek, mint a háború előtt.

A tőkés nagyvállalatok „kapitányait” azonban nemcsak az árellenőrzés megszüntetése érdekelte, mert ez az intézkedés magában még nem biztosította volna a várt nyereségeket és osztalékot. Végső céljuk a „New Deal” munkaügyi törvényeinek hatályon kívül helyezése és az volt, hogy a munkabéreket a húszas évek szintjére nyomhassák le. 1945 novemberében úgy gondolták, hogy eljött a kellő pillanat. A kongresszusnak az a törvénye buzdította fel őket, amellyel hatályon kívül helyezte a háborús vagyonok dézsmáját. A nagyipar úgy vélte, hogy megnyílt az út az OPA felszámolásához, és elérkezett az idő, hogy újból megrendszabályozzák a munkásságot.

A két legnagyobb amerikai autókonszern uraiban élt bizonyos félelem, mert nem ismerték az automobilipar harmadik kolosszusának − a Ford Motor Companynak − az álláspontját. Még nem felejtették el az öreg Ford álemberbaráti szertelenségeit, sem pedig hamis próféciáit az eljövendő magas munkabérekről, amelyek végső soron ugyan a kizsákmányolás további fokozását jelentették, a maguk idejében azonban nagy gondokat okoztak a többi autógyárosnak. A Ford Motor Company − családi vállalat lévén − keresztezhette konkurrenseinek összes terveit, mert tekintettel a tulajdonosok kimeríthetetlen pénztárcájára, tetszés szerinti munkabéreket fizethetett. Ford azt is megengedhette magának, hogy autóinak árát olyannyira csökkentse, hogy ez már lehetetlenné tette volna a „tisztességes” versenyt.

A General Motors és a Chrysler köreiben már csak azért is igen nagy volt a nyugtalanság, mert a Ford Motor Companyban most már nem az öreg Ford uralkodott korlátlanul, aki ez időben már teljesen visszavonult az ügyektől. Ő sem volt persze könnyű partner, de róla legalább tudták, hogyan kell vele megállapodásra jutni. A család roppant vagyonával és a hatalmas termelővállalattal most Henry Ford II., egy olyan fiatalember rendelkezett, akiről csak azt tudták, hogy Yale-ban szociológiai tanulmányokat folytatott, hogy a vállalatnál gyökeres „tisztogatást” hajtott végre, továbbá, hogy általában liberálisnak tartják. Vajon nem határozza-e el magát arra, hogy radikális engedményeket tesz a munkásságnak, csakhogy elnyerje a közvélemény szimpátiáját? Ez a még zöldfülű gyáros nem veszi-e fel a harcot a nagy autógyárosok egységes frontjával?

A fiatal Ford kezdettől fogva úgy viselkedett, mint aki igazolja a General Motors és a Chrysler urainak aggodalmait. Már 1945 nyarán megkezdte a tárgyalásokat az UAW-val, mégpedig anélkül, hogy Bennett − aki akkoriban még a vállalat ügyvezető igazgatója volt − erről tudott volna. Viselkedése nyugodt és szerény volt, mintha semmi sem választotta volna el őt a szakszervezet képviselőitől. 1945 júniusában egy nyilvános gyűlésen kijelentette:

− Meg vagyok győződve arról, hogy dolgozóink háború utáni problémái barátságos légkörben és minden lárma nélkül megoldhatók. A szakszervezeti tagok többségükben tiszteletre méltó emberek, akikkel együtt lehet működni a közjó érdekében.

Amikor azután elkövetkezett az automobiliparban az első összecsapás az UAW és a munkaadók között, Henry Ford II. a munkások oldalára állt, s ez nem kis nyugtalanságot keltett versenytásai körében. 1945 októberében a szakszervezetek kibékíthetetlen ellenségének unokája a szövetségi munkaügyi miniszterrel folytatott beszélgetésben kijelentette, hogy őszinte híve az UAW-val való együttműködésnek és a kollektív szerződéseknek, továbbá, hogy bizonyos idő óta latolgatja a munkabérek felemelésének lehetőségét üzemeiben, végül, hogy véleménye szerint is feltétlenül szükség van bizonyos árszabályozásra, mert csak így kerülhető el az infláció, amelynek beláthatatlan következményei lehetnek

az egész országra.

A fiatal Ford eretnekséggel határos nézeteinek közzététele után a nagytőke felzúdult. Megállapították, hogy Henry Ford II. nagyapjának reinkarnációja, csak rosszabb kiadásban, mert jóval veszélyesebb a nagyvállalkozók számára. A Ford Motor Company dolgozóinak tízezrei viszont érthető lelkesedéssel fogadták a fiatal gyáros bejelentését. Nem lepődtek meg rajta, mert új munkaadójuk vezetése alatt már sok, a munkásokra nézve előnyös változtatásra került sor a gyártási folyamatban. Egyebek közt csökkentették a gépeket és berendezéseket kiszolgáló munkások normáit, és ami még fontosabb, mérsékelték a szerelőszalag gyilkos munkaütemét.

River Rouge fölött felderengett az új, jobb idők hajnala. Általában úgy gondolták, hogy Dearborn fiatal ura javít munkásainak anyagi helyzetén is. A Ford-művek dolgozói szavazást rendeztek arról, hogy követeljék-e az UAW kívánta 30 százalékos béremelést. A munkások 90 százaléka nemcsak a béremelés mellett szavazott, hanem egyúttal arra is, hogy ha az igazgatóság visszautasítaná a munkásság követeléseit, lépjenek sztrájkba.

A fiatal Ford liberális megnyilatkozásai azt a reményt keltették az UAW vezetőiben, hogy megtalálják vele a közös nyelvet, és könnyebben tudnak vele megállapodásra jutni, mint az automobilipar többi munkaadójával. De ezzel nagyobbat tévedtek, mint bármikor ezelőtt.

Egyes szakszervezeti vezetők meglepetésére, és ellentétben sok újságíró jóslatával is, Henry Ford II. váratlanul száznyolcvan fokos fordulatot tett. A fiatal Ford, az az ember, aki a dolgozókkal való megállapodás és barátság hívének vallotta magát, az az ember, aki − úgymond − a magas munkabérekért és az alacsony árakért harcolt, egy csapásra egészen más húrokat kezdett pengetni. A fordulat egy héttel azelőtt történt, hogy meg kellett volna kezdődniük a tárgyalásoknak az UAW képviselőivel, abban az időben, amikor a General Motorsnál a munkások sztrájkba készültek és egész Detroitban robbanásig feszült volt a légkör.

1945. november 15-én, hat nappal a General Motors munkásainak sztrájkja előtt, Ford II. kijelentette, hogy „az idők most nem alkalmasak a sztrájkkal való játszadozásra”, hogy a munkabérek 30 százalékos emelésére irányuló követelés értelmetlen, és erről a témáról senkivel sem hajlandó tárgyalni. Másnap megjelent a sajtóban a Ford Motor Company nyilatkozata, amely szerint „a vállalat négy éve tartó próbálkozásai az UAW-val való együttműködésre a szakszervezet felelősségérzetének sajnálatos hiányát igazolták”. Ez közérthető nyelvre lefordítva azt jelentette, hogy a szakszervezet kezdeményezése nélkül a munkások nem léptek volna fel ilyen túlzott igényekkel.

Mindehhez hozzá kell tennünk, hogy Ford windsori gyárában, amely a Detroit-folyó másik partján, a szomszédos Kanadában feküdt, már nyolcadik hete tartott a gyár összes munkavállalóinak sztrájkja. Talán ott is túlhajtott követelésekkel léptek fel? Nem, csak azt szerették volna elérni, hogy ők is részesüljenek azokban a munka- és bérügyi feltételekben, amelyeket négy évvel azelőtt River Rouge munkássága kiharcolt magának. A fiatal Ford azonban ott is bizonyságát adta, hogy keményfejűségben a legkevésbé sem marad el nagyapja mögött.

Még ez sem volt elég: állásfoglalásával kimutatta, hogy osztja az ipari nagytőke urainak a „New Deal” előtti status quo visszaállítására és a szakszervezetek befolyásának csökkentésére irányuló törekvéseit. Ugyanakkor azonban számos oka volt annak, hogy az UAW vezetősége támogatta Ford munkásait, és még a sztrájktól sem rettent vissza. Az amerikai munkásság már régóta arra törekedett, hogy nagyobb hányaddal, igazságosabban részesedjék a nemzeti jövedelemben. Igaz ugyan, hogy a második világháború idején az Egyesült Államok munkásosztályának jobb sora volt, mint azelőtt, de a munkabérek emelkedése elenyésző volt a nagytőke háborús nyereségéhez képest. Nem szabad megfeledkeznünk arról sem, hogy a dollár vásárló ereje az inflációellenes rendszabályok ellenére kisebb volt, mint a háború előtt, ami csökkentette a reálbérek növekedését. Bár a szakszervezeti vezetők a háború éveiben tartózkodtak minden sztrájkmozgalomtól, nem kívántak lemondani a dolgozók jogaiért folyó harcnak erről a leghatásosabb fegyveréről. Be akarták bizonyítani a nagytőkének, hogy nem adják fel önként azt a pozíciójukat, amelyet a roosevelti munkaügyi törvényhozás révén sikerült elérniük. Arra törekedtek, hogy abban az országban, amelyben a fogyasztás egyre nagyobb méreteket öltött, emelkedjék a munkásosztály életszínvonala is.

A harmadik Ford-nemzedék képviselője azonban nem a munkások életszínvonalának felemelését forgatta fejében. Hamarosan mindenki meggyőződhetett, hogy Ford II. nem hiába folytatott szociológiai tanulmányokat. Megtanulta, hogyan mérheti fel gyorsan az erőviszonyok változásait és hozhat ennek megfelelő döntéseket. Az automobiliparban ugyanis a munkásság jogaiért folyó harc középpontjába már 1945 novemberének második felében a hatalmas General Motors konszern került: a szakszervezet a munkaadók egységes frontja és kérlelhetetlen merevsége által kiváltott támadását nem Fordnál, hanem legnagyobb vetélytársánál kezdte meg. Amikor Dearborn fiatal ura látta, hogy az UAW-nak egyáltalában nincs kedve tréfálni, leült a tárgyalóasztalhoz munkásainak képviselőivel.

A tárgyalások előrehaladtával a munkások egyre inkább megértették, hogy Fordnak eszében sincs „kiszállni” a munkaadók egységfrontjából és versenytársát, a General Motorst prédául vetni a sztrájkoló munkásoknak. A tárgyalások ugyan barátságos és feszültségmentes légkörben folytak, de lényegében holtpontra

jutottak: mindkét fél szilárdan kitartott saját álláspontja mellett. Ford képviselője, John Bugas egy hónap múltán váratlanul kijelentette, hogy a Ford-vállalatok igazgatósága az elkövetkező két hónapban nem veheti fontolóra a munkabérek emelésének kérdését.

Néhány nappal e kijelentés után az igazgatóság hirtelen megváltoztatta álláspontját: beleegyezett a munkabérek 12 százalékos felemelésébe − csakhogy olyan feltétellel, amelyet az UAW nem fogadhatott el. Ford ugyanis azt kívánta, hogy a szakszervezet elégedjék meg ezzel a béremeléssel, és mondjon le a további bérkövetelésekről arra az esetre is, ha a Ford Motor Companynak sikerül megkapni az engedélyt a Ford-kocsik árának emelésére. A gépkocsik árainak felszabadítása megnyitotta volna az utat az infláció előtt, aminek folytán csökkent volna a dollár vásárlóereje, emelkedtek volna a közszükségleti cikkek árai és mindezzel csökkent volna a dolgozók reálbére. A szakszervezet elutasította Ford javaslatait.

Ez idő tájt mindenfelől olyan hangok kezdtek hallatszani, hogy éppen Ford II. az a fiatal és reményteljes államférfi, aki közmegelégedésre megoldja majd az árak és a munkabérek problémáját. A sajtóban rejtélyeskedő utalások jelentek meg arra, hogy a fiatal Fordtól várható, hogy bármely pillanatban sutba dobja a béklyókat, amelyek mint nagytőkésnek megkötik a kezét és radikális programmal lép fel, amely a békeévek gazdasági életének megjavulására vezet majd.

A Ford Motor Company berkeiből viszont arról érkeztek hírek, hogy az igazgatóság mérlegeli: képes lesz-e az egész évben folyamatosan munkát biztosítani a munkásoknak? A „Detroit News” azt tanácsolta olvasóinak, hogy gondosan kísérjék figyelemmel Ford döntéseit, mert ha ott nem is készülnek éppen a munkabérek 30 százalékos emelésére, olyasvalami van előkészületben, ami legalább ekkora szenzáció lesz. Eleanora Roosevelt, az 1945 áprilisában elhunyt elnök özvegye, cikket tett közzé a sajtóban, amelyben a Ford Motor Companyt „fénylő pontnak” nevezte a nagytőke politikájában, és biztosította a nagyközönséget: hamarosan napvilágot lát egy olyan bérügyi reformterv, amely lehetővé teszi, hogy a munkások egész évben munkához és keresethez jussanak.

Henry Ford II. személyesen is hozzájárult e ködös híresztelések elterjesztéséhez. 1946 januárjában az Automobilipari Mérnökök Egyesületében előadást tartott a technika humanizálásának szükségességéről. Az akkoriban már egymilliárdra tehető vagyon örököse beszédében elítélte a nagyiparosoknak az „emberi tényező” szerepét lebecsülő álláspontját. Az ifjú Ford előadását a Ford Motor Company nagy példányszámban önálló brosúraként is kiadta.

Úgy tűnhetett hát, mintha a fiatal Ford új együttműködési módozatokat keresne a tőkés munkaadók és munkavállalóik között. De Ford II. tettei továbbra sem igazolták a hozzá fűzött reményeket és jóslatokat. A cég képviselői viszonylag barátságos légkörben tárgyaltak ugyan az UAW megbízottaival, de a

konkrét megállapodás valahogyan mégsem tudott megszületni. Ford II. magatartását talán az egyik újságíró jellemezte a legtalálóbban e rövid mondatban:

− Az ifjú Ford olyan, mint egy kezdő gépkocsivezető, aki gázt ad, de ugyanakkor a fékbe is beletapos.

Ám Ford egyre egyértelműbben és nyíltabban az automobilgyárosok oldalára állt a munkások elleni harcukban. Az UAW képviselői a general motorsbeli sztrájk alatt azzal a javaslattal álltak elő, hogy készek követeléseiket a konszern pénzügyi lehetőségeihez igazítani, de előbb szeretnék megismerni a nagyvállalat pénzügyi helyzetét. A General Motors igazgatósága ezt a leghatározottabban visszautasította azzal, hogy a szakszervezet kívánsága − hogy „idegen ügyekbe üsse bele az orrát” − a „magánvállalkozás bolsevizálásával” egyértelmű.

Henry Ford II. határozottan kiállt általában a tulajdon intézményének, különösen pedig a General Motors érdekeinek védelmében. Kijelentette, hogy vannak dolgok, amelyekről csak a termelővállalat tulajdonosa és az általa kinevezett igazgatóság dönthet.

Hamarosan csatlakozott az Árhivatal − az OPA − esküdt ellenségeinek csoportjához is. Végképpen kihozta a sodrából, hogy 1945 novemberében az OPA a Ford-vállalatok termékeinél átlagosan csak kétszázalékos áremelést engedélyezett, egyetlen kivétellel: az egytonnás tehergépkocsiknál az áremelés határát 22 százalékban szabta meg.

A munkások és munkaadók konfliktusában állást foglalt a szövetségi kormányzat is, amelyben még mindig élt a roosevelti reformok szelleme. A Háborús Mozgósítási Hivatal (OWM) úgy nyilatkozott, hogy hozzávetőleges számításai szerint az Egyesült Államok ipara akár 24 százalékos béremelést is megengedhet magának anélkül, hogy az áraknak változniuk kellene. Ezen túlmenően a hivatal figyelmeztette az iparvállalatokat, hogy amennyiben nem járulnak hozzá ehhez a munkabéremeléshez, a fizetőképes kereslet országosan 30 milliárd dollárral csökkenni fog.

A szövetségi kormány most szilárdan kitartott álláspontja mellett és a nyomásnak sem engedett. Az iparnak, különösen a nagymonopóliumoknak persze erre az esetre is megvoltak az eszközei. A kevésbé diszkrét napilapok és pénzügyi folyóiratok már 1945 decemberében fékeérthetetlenül tudomására hozták a nagyközönségnek, hogy az ipari nagytőke „olasz” sztrájkra készül, hogy a munkavállalók rovására kikényszerítse a kormány hozzájárulását az árak emeléséhez. Az egyik lap egyenesen megírta:

„Az ipar nagy része visszafogja a termelést, hogy emelni tudja az árakat és csökkenthesse a munkások bérét.”

Az egymással szolidáris nagyvállalkozók, illetve a nagy autógyárosok szabotázsakciója a fiatal Fordban buzgó szószólóra talált. Mindent megtett, hogy az ipar valódi szándékait és céljait szebb és elfogadhatóbb köntösbe burkolja. Panaszkodott, hogy a háború évei alatt a munkások előre megfontolt szándékkal

lassabban dolgoztak, és így az egy főre jutó termelékenység több mint 34 százalékkal csökkent. Most pedig a felelőtlen szakszervezeti körök nehezítik meg a visszatérést a békegazdálkodásra. Ugyanakkor azonban arra is felhívta a figyelmet, hogy mindazt, amit mond, nem a saját vállalatainál szerzett tapasztalatokra alapozza, hanem az ipar egészéről beszél. Azt persze elfelejtette hozzátenni, hogy a Ford Motor Company üzemeiben a háború befejezése óta nem volt egyetlen sztrájk sem, amit az UAW jóakaratának köszönhet.

Truman elnök végül külön kormánybizottságot nevezett ki azzal a feladattal, hogy adjon véleményt a sztrájk által sújtott General Motors helyzetéről. A bizottság, miután összevetette az UAW követeléseit a General Motors fizetési lehetőségeivel mindkét fél számára elfogadható kompromisszumként azt ajánlotta, hogy az órabéreket emeljék fel 18,5 centtel. Jellemző, hogy a bizottsági jelentés egy szóval sem említette a béremeléssel összefüggő árkérdést, sem pedig a Szövetségi Árhivatalt. Vagyis: a kormánybizottság a munkabérkérdést ideiglenes jelleggel oldotta meg, amennyiben a munkások által követelt béremelés felét ítélte meg, az árkérdést pedig továbbra is nyitva hagyta. Ezzel a bizottság tulajdonképpen szabad kezet adott az iparnak az árak felemelésére, anélkül, hogy tartaniuk kellett volna a szakszervezetek beavatkozásától. A General Motors igazgatósága olyan biztosan érezte magát nyeregben, hogy megtagadta hozzájárulását a munkabéreknek még ehhez a részleges felemeléséhez is, és a nagyhatalmú United States Steel Corporation konszernnel együtt tovább folytatta támadását az árszabályozás ellen.

Sok vállalat úgy találta azonban, hogy a kormánybizottság által ajánlott béremelés olyannyira előnyös a saját szempontjából, hogy érdemes minél gyorsabban megállapodásra jutni a szakszervezettel. Közéjük tartozott a Ford Motor Company is, azt remélve, hogy az ő közreműködése nélkül a General Motorsnak és a U. S. Steel Corporationnak sikerül letörnie a szabott árakat. A General Motors igazgatósága viszont arra számított, hogy a U. S. Steel Corporation szállításainak elmaradása nehéz helyzetbe hozza a konkurrens vállalatokat, és így nem tartott az immár három hónapja tartó sztrájk következményeitől.

Henry Ford II. kihasználta az így kialakult helyzetet. Nagyapjának nyomdokaiba lépve a munkások jótevőjének szerepében lépett a porondra, hiszen az egyeztető kormánybizottság javaslatainak megfelelő megállapodást kötött velük. Úgy gondolta, hogy most még erőteljesebben szembeszállhat a kormánynak az infláció megállapítására irányuló politikájával. Sajtókampányt indított, személyesen látogatott el többször is Washingtonba, tárgyalt az egyes kormányhivatalok képviselőivel, sőt mi több, a Fehér Házhoz is fellebbezett. Truman elnökhöz intézett hosszú táviratban panaszolta el, hogy minden gépkocsin, amely elhagyja az üzemet, 300 dollár vesztesége van.

Mind határozottabb követeléseire két választ kapott. Az egyikben Truman elnök közölte a fiatal gyárossal, hogy nem ért egyet álláspontjával, és tovább

folytatta harcát az infláció ellen. A második, kimerítőbb választ egy olyan intézménytől kapta, amelynek feladata éppen az Egyesült Államok gazdaságának stabilizálása volt. A válasz kitért egyebek között arra a szerepre is, amelyet Ford II. a háború befejezése után az iparban játszott. Rámutatott továbbá arra, miszerint Ford II.-nek az a követelése, hogy az illetékes hatóságok járuljanak hozzá termékei árának 55 százalékos felemeléséhez, indokolatlan. (A válasz ezt a követelését „outrageous”-nak − vagyis „gyalázatosnak, arcátlannak” − nevezte.) Bebizonyították neki, hogy a Ford-kocsik árai már 1942-ben jóval magasabbak voltak, mint a háború előtt. Végül azt is kiszámították, hogy a Ford által követelt áremelés 1938-cal összehasonlítva nem 50 százalékos, hanem több mint 100 százalékos volna.

Sőt mi több, az árszabályozás szövetségi védelmezői még azt is szemére vetették Fordnak, hogy lábbal tiporja a magas munkabérek és az olcsó autóárak gyönyörű hagyományát, amely oly kedves volt kiváló nagyapja szívének. Ez a szemrehányás persze tiszta gúnyolódásnak hangzott.

Elkövetkezett azonban a nap, amikor már mindenki tisztán látta, hogy az Egyesült Államok gazdaságpolitikájáról nem a szövetségi kormány dönt, hanem a General Motors és a United Steel Corporation. A Kongresszus végül is jóváhagyta az árszabályozás mindennemű formájának eltörlését. A General Motors után Ford volt most az első, aki sietett kihasználni az új lehetőségeket. De őt erre nem az osztalékra éhes részvényesek késztették, mint más cégeket, hiszen a Ford Motor Company un. „családi” vállalat volt, részvényeit a tőzsdén sem jegyezték.

Henry Ford II. egy vonatkozásban tényleg leszámolt a családi hagyománnyal, amennyiben demokratizálta és decentralizálta a konszern addig kimondottan feudális jellegű vezetését.

A Ford Motor Companynál 1947 júliusában két évre megkötött kollektív szerződés már nemcsak a vállalati érdekek védelmét biztosította, hanem azt is bizonyította, hogy Ford II. megértette az új idők szavát. A Ford Motor Company és az UAW között megállapodás jött létre a munkásoknak az új társadalombiztosítási törvények elvein felépülő nyugdíjbiztosítása tárgyában is. És ebben a vonatkozásban az egész automobiliparban valóban Ford volt az első.

Abban az időben, amikor ezek a gyökeres változások a Ford Motor Companynál végbementek, halt meg az öreg Henry Ford, a cégnek és a dinasztiának az alapítója, az az ember, aki lerakta Észak-Amerikában az „automobil-civilizáció” alapjait. A már hosszabb ideje betegeskedő agg gyáros 1947. április 7-én, agyvérzés következtében halt meg. Nyolcvanhárom évet élt, életének utolsó szakasza azonban tulajdonképpen már nem volt más, mint a szellemileg egyre jobban elboruló aggastyán harca a testi léttel. Hátrahagyott vagyonát a „New York Times” 700 millió dollárra becsülte, sokan úgy vélték azonban, hogy annak értéke legalább kerek egymilliárd dollárra tehető.

Amikor tetemét nyilvánosan felravatalozták, a ravatalt ezer és ezer ember járta körül, hogy még egy utolsó pillantást vethessen annak az embernek a mozdulatlan arcára, akinek neve köré már életében is egyedülálló legenda fonódott. Ez a legenda sok sok évvel túlélte őt, és csak a legutóbbi időben vált lehetségessé, életének és tevékenységének objektív értékelése.

UTÓSZÓ

Megismerve Henry Ford életpályáját, az elért fantasztikus sikereket, senki sem vonhatja kétségbe személyes érdemeit, különösen karrierjének kezdeti időszakában, ugyanakkor figyelembe kell venni a külső tényezőket is, amelyek nagymértékben hozzájárultak a „T” kocsi elterjedéséhez, és ennek folytán − egy roppant vagyon keletkezéséhez.

Az első ilyen tényező a rendkívül nagy kiterjedésű ország, amely az után, hogy Észak az 1861-től 1865-ig tartó un. szecessziós háborúban győzelmet aratott Dél fölött, rohamléptekkel kezdett fejlődni. Ez a „második amerikai forradalom” nyitotta meg az utat a kapitalista vállalkozások előtt. Rendelkezésére állottak a közel Európa terjedelmű ország természeti kincsei: a szén, a kőolaj, a vasérc és más ércek, a legkülönbözőbb fafajták. Az óhazából pedig egyre nagyobb töomegekben érkeztek a bevándorlók, akik a „nagy lehetőségek országában” − az akkoriban még elég gyér lakosságot szaporítva − részt akartak venni ezeknek a kincseknek a kiaknázásában, az ipar és a mezőgazdaság fejlesztésében. Az amerikai kormány, a tartalékföldek nagyobb részének tulajdonosa abból a célból, hogy a bevándorlókat letelepedésre késztesse, a földet nagyon mérsékelt áron, sőt ingyenesen bocsátotta rendelkezésükre.

Az amerikai kapitalizmus azzal, hogy véget vetett a déli nagybirtokokon a rabszolgagazdaságnak, gyakorlatilag eltávolított minden akadályt útjából. Az Egyesült Államok kormánya az „ő” kormánya volt, jóindulattal nézte és megkönnyítette a tőke koncentrációját a gazdasági élet majdnem minden területén. A roppant kiterjedésű félkontinens erőforrásainak kiaknázásából és a feldolgozó iparból, a kockázatos pénzügyi műveletekből gigantikus magánvagyonok keletkeztek. John D. Rockefellernek, az olajmezők mindenható urának, William A. Clarknek − a bányakirálynak, Andrew Carnegie-nak − az acélkirálynak, Jay Cooke-nak és J. Pierpont Morgannak − a finánctőke élenjáró képviselőinek nevét csak azért említjük meg, mert ők voltak a legkiemelkedőbbek, akiknek neve szimbólummá vált.

A második külső tényező a konjunktúra, a nagy kiterjedésű felvevőképes piac volt, amelynek örökké újabb és egyre tökéletesebb járművekre volt szüksége. A roppant távolságok és az ezekhez viszonyítva szegényes vasúthálózat, a vasútvonalaktól távoleső, elmaradott mezőgazdasági vidékek −mindez olcsó és általánosan használható járműre várt. Az a heves konkurrenciaharc, amely az olyan vasútmágnások között dúlt, mint Jay Gould, William H. Vanderbilt, Edward H. Harrimann, nemcsak hogy nem könnyítette meg, hanem éppen ellenkezőleg, megnehezítette az ország vasúti szállítási és kommunikációs problémáinak ésszerű megoldását.

Ilyen körülmények között az a tizenötmillió „T” kocsi, amely ott futott Amerika országútjain, olyan rendkívüli mértékben járult hozzá az Egyesült Államok gazdasági és társadalmi életének gyors átalakulásához, hogy maga ez a tény is dicsőségére válik Fordnak. De az olcsó autók gyárosának nevét övező legenda nem innen táplálkozik. A legenda megteremtésében az itt sokszor idézett „Életem és működésem” című könyv játszott fontos szerepet, amelyben Ford kifejtette sajátos filozófiájának alapelveit és nézeteit a világról. Ez a könyv jelenti a Ford mítosz kezdetét, és ennek a könyvnek tudható be, hogy Ford nevével összeforrott a nagy reformátor hírneve is.

Az első világháború folyamán meggazdagodott Egyesült Államok a háború után már a gazdasági fellendülés, a „prosperity” időszakában élt, amikor Európa tőkés gazdasága még arra törekedett, hogy begyógyítsa a háború ütötte sebeket. A gazdaságot az Amerikából kölcsönzött „racionalizálási módszerekkel”, a munkás erőkifejtésének „tudományos” fokozásával igyekeztek talpra állítani. A háború utáni gazdasági anarchia egyik tünete volt a fokozódó munkanélküliség, a tömegek elszegényedése és nyomora, a mind élesebben megnyilvánuló osztályellentétek.

A nyugati burzsoázia mindazonáltal úgy érezte, hogy a legerősebben a Szovjetunió, az az ország fenyegeti, amely ellen tudott állni a nyugati „demokráciák” fegyveres intervenciójának, győztesen került ki a polgárháborúból, és képes volt megvédeni nagy forradalmának vívmányait. A proletariátus Oroszországban aratott győzelmén fellelkesülve aktivizálódtak a szocializmus és a haladás hívei, hogy haladó átalakulás menjen végbe társadalmi és politikai rendszerükben. Nemzeti felszabadító harcra ragadtak fegyvert az elnyomott gyarmati és félgyarmati országok is. A burzsoázia és a reakciós rendszerek azonban nem akartak lemondani sem a politikai vezetésről, sem pedig osztálykiváltságaikról, és olyan támaszt, valamint ellensúlyt kerestek, amelyet szembe tudtak állítani a forradalmi erőkkel.

Ezt az „ellensúlyt” először a fasiszta Olaszországban, majd 1933-ban a hitleri Harmadik Birodalomban, ezt követően pedig Európa más fasizálódó országaiban találták meg.

Az erejében bízó reakció nemcsak a munkás- és paraszti tömegeket támadta. A diktatúrák elnyomó hatalmát megérezte a haladó értelmiség, továbbá a reformok és a társadalmi kompromisszum szükségességét valló polgárság is. Mindenekelőtt új gazdasági modellt kerestek.

Henry Ford „Életem és működésem” című könyvének angol nyelvű kiadása 1922-ben jelent meg. A művet rövid időn belül több európai nyelvre is lefordították. Ford egyszerű, helyenként darabos stílusa egészben véve megfelelt az átlagolvasók ízlésének. Minden bizonnyal nem sokan tették fel magukban a kérdést: vajon Ford írása valódi tényekre támaszkodik−-e vagy pedig eltérés van a könyv tartalma és a valóság között. A többség elhitte, hogy „Ford az etikettet etikával helyettesítette, az önzés evangéliumát a szemétdombra vetette, és egy

kocsiba fogott be két olyannyira összeegyeztethetetlen paripát, mint amilyen az önérdek és a társadalom, a közösség szolgálata”.

Az említett könyv ugyanúgy, mint annak idején a „T” kocsi, ideális körülmények közepette készült. Ford ismét piacra dobott egy terméket, erre azonban most − a változatosság kedvéért − főleg a vagyonos osztályoknak és a liberális tőkés gazdaság híveinek volt szükségük. Kegyes óhajtásaikra igazolást találtak Ford primitív elmefuttatásaiban. Osztályharc, társadalmi ellentétek? Az olcsó autók gyárosának véleménye szerint: „azoknak az osztályoknak a többsége, amelyekről az emberek olvasni szoktak, egyszerűen a fikciók világába tartozik”. Ebből a gyógyírként ható megállapításból megcáfolhatatlanul azt olvasták ki, hogy − mivel a társadalmi osztályok így tulajdonképpen a képzelet szüleményei − az állandó társadalmi ellentéteket egyedül és kizárólag a rosszakaratú emberek provokálják ki. Egy megfelelően megszervezett társadalomban ennek nincs helye, és nincsenek meg a feltételei sem.

De milyen társadalomra gondolt Ford? Mi volt az, ami szerinte az ilyen, mindennemű osztályellentéttől mentes társadalmi rendet jellemezte? Gyárosunk ezt a rendszert valamilyen háromszögre hasonlító alakulatnak képzelte, amely három, egymással egyetértésben együttműködő társadalmi csoportból, nevezetesen a vállalkozók, a munkások és a fogyasztók (megrendelők) csoportjaiból áll. Ezeket a csoportokat a közös előnyökön felépülő szolidaritás kapcsolja össze egymással. Az előnyök, vagyis a vállalkozói nyereségek csupán „jutalmat jelentenek a fogyasztóknak tett szolgálatokért”. A nyereségek annál nagyobbak, minél jobban elégíti ki a vállalkozó a fogyasztók szükségleteit, és minél nagyobb mértékben csökkenti termékeinek árát, mert ebben az esetben fokozódik a kereslet ezekben a termékekben. Annak köszönhetően azután, hogy „szolgálataiért jutalomban” részesül, jól fizetheti és jól is kell fizetnie munkásait, mégpedig mind erkölcsi okokból, mind saját érdekére való figyelemmel, hogy készségesebben dolgozzanak a vállalat javára. A munkások munkabére nem más, mint „kifizetés a társ számára”, mert hiszen ők is „társak”, bár maguk „nem járulnak hozzá a magas munkabérekhez”. Ezeket a munkabéreket ugyanis egyedül a vállalkozó kezdeményező ereje és szellemi erőfeszítései teszik lehetővé. A munkás nem tesz ilyen szellemi erőfeszítéseket, és erre nem is képes.

Az amerikai Függetlenségi Nyilatkozat fennen hirdeti: „A legtermészetesebb igazságnak ismerjük el, hogy az összes emberek egymással egyenlőknek születtek.” Bár ez nem látszik túlságosan valószínűnek, az amerikaiak − túlnyomó többségük − a maguk módján mindmáig hisznek benne. Úgy gondolják, hogy miután mindenkinek joga és lehetősége van a jólétre, leleményesebb, gazdagabb, egészségesebb, szerencsésebb amerikai el is éri azt.

Ford azonban más véleményen van, és könyvében így ír:

„A legtermészetesebb dolog, hogy az emberek nem egyenlőek, és minden

olyan demokratikus koncepció, amely azon épül fel, hogy az embereket egyenlőkké kell tenni, fékezheti a fejlődést.”

Mint látjuk az embereket két csoportra osztja: egy kisszámú csoportra, ez azokból az emberekből áll, akik szellemi képességeket, alkotó erőfeszítést és felelősségérzetet követelő munkára vállalkoznak, valamint egy olyan, számtalan emberből álló nagy csoportra, amelynek tagjai egyedül testi erőkifejtésre, egyhangú, és nem túlságosan felelősségteljes, tehát rosszabbul fizetett munkák elvégzésére alkalmasak. Sőt mi több, ez a második, nagyobb csoport nem is kíván más munkát, nem törekszik előmenetelre, és készségesen aláveti magát minden szigorú rendszabálynak.

„Szigorú fegyelem nélkül a legnagyobb zűrzavar uralkodnék ... Az ipari munkások arra vannak, hogy lehető legnagyobb mennyiségű munkát végezzenek és ezért a lehető legnagyobb munkabért vegyék fel.”

Természetesnek tartja, hogy a munkásnak saját termelékenységét összhangba kell hoznia a gép fordulatszámával vagy a szerelőszalag sebességével, úgyhogy ez a „lehető legnagyobb mennyiségű munka” mind műszaki, mind szervezési szempontból maximumát jelenti annak, amit ki lehet a munkásból sajtolni. Ford ezt az alkalmazkodást nélkülözhetetlen feltételnek tartja, mert hiszen „nem lehet magas munkabért fizetni, ha a dolgozók azt munkájukkal nem termelik meg”.

De nemcsak „magas”, hanem „igazságos” munkabérekről is beszél. A munkás erőfeszítésének eredménye abszolút mértékegységekben mérhető, viszont a „magas” munkabér, de még inkább az „igazságos” munkabér − nagyon relatív fogalmak. Nézzük azonban tovább, mit ír Ford említett könyvében :

„Arról az emberről, aki valakinek alkalmazásában áll, nem szokás úgy beszélni, mint társról, de mi más volna az ilyen ember?”

Ezt úgy kell értelmezni, hogy a munkás-„társnak” anyagi és erkölcsi kötelezettségekhez kell igazodnia, s ez „magas” és „igazságos” munkabéreket biztosít számára a Ford Motor Companynál. Ezután szentimentális hangnemben így folytatja :

„A költségkalkulációkban a munkabér csak puszta szám, a világban azonban kosár kenyér, teli szeneskáda, a gyermekek bölcsője és neveltetése, a család jóléte és megelégedettsége.”

De gondoskodása a munkásról határtalan:

„A nehéz munkát végző embernek kell, hogy kényelmes karosszéke legyen, kényelmes kis zuga a kandalló mellett és kellemes környezete” „De vajon a munkást saját és családjának létfenntartásán, ellátottságán mindennel, ami megfelel életszínvonalának, nem illeti-e meg valami több, valami, amit eltehet az ínséges napokra? És vajon helyes-e, ha ezt belefoglaljuk napibérébe? Azt hiszem: helyes. Ellenkező esetben az előtt a sötét kilátás előtt állunk, hogy az anyák és a kisgyermekek kereső munkára kényszerülnek.”

Ezekből a megnyilatkozásokból persze nem derül ki, hogy mit tart Ford a minimális munkáskeresetnek. Mindenesetre azt állítja, hogy a cég roppant

nyereségeiből csak egészen elenyésző részt fordít személyi szükségleteire, az összehasonlíthatatlanul nagyobb fennmaradó részt viszont − az üzemek és a termelés fejlesztésére használja fel.

„Az élet és a családok építői szeretnénk lenni − hangsúlyozza. − Minél több munkást kívánunk foglalkoztatni és el szeretnők terjeszteni rendszerünk jótéteményeit.”

Könyvének egy másik helyén mindezt még nyomatékosabban fogalmazza meg:

„Valójában semmi sem a tőkések tulajdona, ők a tulajdont kizárólag mások javára kezelik ... A gyár által elért nyereségek egyedüli igazolása az, ha azokat a gyártól függő családok létének biztosítására fordítják abból a célból, hogy új emberek számára új munkahelyeket alakítsanak ki.”

A nagy reformátor, aki azt írja, hogy „túl sok a próbálkozás a világ megreformálására”, s eközben elsősorban a szocializmus eszméjére gondol, így vélekedik a munkásosztályról: „az átlagos munkás olyan foglalkozást keres, amelynél nem kell gondolkoznia”. Mi ez ha nem tipikus példája a megvetésnek, amelyet a tőkés érez a munkás irányában. A vállalkozókat, a munkaadókat természetes „vezetőknek” tekinti, máshol viszont azt kívánja, hogy „legyenek olyan emberek, akik a politikai, társadalmi, ipari és erkölcsi szempontból alaktalan tömeget egészséges és fejlődésképes egésszé tudják átalakítani”.

Igaz, persze, hogy a könyvet a stilisztikában, a nyelvtanban, sőt még a helyesírásban sem túlságosan erős Ford helyett mások írták, mégis az ő neve fémjelezte és ő irányította megírását is, és így született meg egy nagy szemfényvesztés.

Minek tulajdoníthatnánk másnak „Az életem és működésem” című könyv eddig nem látott sikerét, ha nem a tömegpszichózisnak? Mivel lehetne mással magyarázni, hogy az olvasók serege elhitte Fordnak, hogy ő a pater familias, az üzemi dolgozók ezreiből álló család jóságos, becsületes, igazságos, bár szigorú „atyja”? Hiszen jótékonyan beleszólt magánéletükbe, őrködött erkölcseik fölött, akadályozta a családok széthullását, küzdött az alkoholizmus és más szenvedélyek ellen. És mindezt azért csinálta, mert mindig a munkások javát akarta!

De hogyan fér össze ezzel a képpel a burzsoá ipartörténészek nézeteit kifejező megállapítás a British Encyclopaedia háború utáni kiadásában:

„Henry Ford hajthatatlanul ellenezte a paternalizmust, annak minden formáját.”

A paternalizmust a nyugati szociológusok úgy definiálják, mint a tőkés társadalom leggyengébb és gazdaságilag legkevésbé ellenálló csoportjáról való társadalmi és állami gondoskodás széles körben kiépített rendszerét. Gyakran ideértik a gyengén megszervezett munkásosztályról való gondoskodást is. A paternalizmus arra a társadalmi tevékenységre vezethető vissza, amelyet különböző, szocialista tendenciákkal jellemzett csoportok fejtettek ki, egy széles

körű szociális gondoskodási rendszer, a „social welfare” megteremtésére törekedve. Idővel megszületett a „welfare state” fogalma is, mint a tőkés állam olyan formája, ahol a szociális törvényhozás nagymértékben biztosító szelepként működik, hogy elejét vegye a társadalmi zavaroknak, különösen abban az esetben, ha gazdasági válság vagy pedig osztályellentétek robbannának ki.

Nagy lépést jelentett a „welfare state” felé a „New Deal”, vagyis azoknak a törvényeknek az összessége, amelyeket a harmincas években a nagy gazdasági válság hullámainak lecsillapodása után, már Franklin Delano Roosevelt elnöksége idején léptettek életbe. A „New Deal” politikáját számos törvény és más jogszabály képviselte. Ezek közül a törvények közül a legnagyobb szerepet a NIRA-nak („National Industry Recovery Act”) kellett volna jászania. Általánosan azt várták tőle, hogy rendelkezéseinek életbe léptetése megjavítja a munkaadók és munkavállalók kapcsolatait az iparban. A NIRA 7A jelzésű cikkelye („section 7A”) biztosította a szakszervezetek szervezési jogát.

Henry Ford élete végéig nyílt ellensége volt a paternalizmusnak és ezzel együtt mindennemű szociális törvényhozásnak, különösen azonban a szakszervezeteknek. Az „Életem és működésem”-ben így írt:

„Mindaddig, amíg szemünket a törvényhozásra függesztjük, hogy az orvosolja a társadalom nyomorát vagy törölje el az előjogokat, azt fogjuk látni, hogy a nyomor csak terjed, az előjogok pedig növekednek.” Ford szerint a szakszervezetek vezetőinek állásfoglalásai azt jelentik, „hogy a társadalmi haladás az iparban jelentkező ellentétek felszításában áll”.

Ebben az utószóban Fordnak „Életem és működésem” című könyvéből számos részletet idéztünk minden kommentár nélkül, hogy az olvasónak fogalma legyen arról, milyen volt az az „életfilozófia”, amelyet az említett könyv írója közhasználatra kidolgozott. Ha összehasonlítjuk ezt a könyvet Ford „életének és működésének” azokkal a tényeivel, amelyeket jelen könyvünkben közreadunk, az olvasó megismerheti Ford igazi arcát.

1963-ban volt száz éve annak, hogy Ford megszületett. A nyugati sajtóban számos cikk jelent meg, s ezek mind azt mutatták, hogy a nevét övező legenda még ma is él. Vajon nincs-e itt az ideje, hogy ennek véget vessünk?

Henry Ford I. életét 1947-ben fejezte be. 1945 óta üzemeinek élén unokája, Henry Ford II. áll.

− Nagyapámtól eltérően − mondja magáról a konszern mostani uralkodója − nem sok fogalmam van a műszaki dolgokról, talán még az akkumulátort sem tudom megkülönböztetni a karburátortól. De ilyen irányú ambícióim nincsenek.

Az én területem: az emberek. Keresem és meg is találom a szakembereket, bőkezűen megfizetem őket és ennek köszönhetően kiváló eredményeket érek el.

Az idők is változtak: beköszöntött a menedzserek kora. Harry Bennettnek, a csúfosan elkergetett volt ökölvívónak a helyét Ernest Breech, az automobilipar egyik legkiválóbb szakembere és szervezője foglalta el, aki a General Motors kötelékéből került át Fordhoz. A Ford-üzemek élén kiváló mérnökök és közgazdászok állnak. Henry Ford II. megfiatalította az egész dolgozó kollektívát is, a termelő munkások átlagos életkora már 1947-ben 42 év alatt maradt, a szellemi dolgozóké pedig − 37 év volt. A második világháború befejezése után a Ford Motor Companynál számos jóképességű tiszt állt munkába az Egyesült Államok különböző fegyvernemeiből.

A volt katonák közül különösen Robert McNamara alakja és pályafutása jellemző. 1916-ban San Franciscóban született egy cipő-nagykereskedő fiaként. A Harvard Egyetem elvégzése után iparszervezésre és iparigazgatásra specializálta magát. A második világháború alatt statisztikai szakértőként az amerikai hadsereg légierejének főparancsnokságán szolgált, és alezredesi rangot ért el. A háború befejeztével átlépett a Ford Motor Company kötelékébe, ahol hamarosan mint „élő számítógép” és az ipari adatok csalhatatlan lexikona szerzett hírnevet magának.

Henry Ford II. azzal juttatta kifejezésre elismerését az „élő számítógépnek”, hogy Eisenhower elnökségének utolsó éveiben Robert McNamara a Ford Motor Company igazgatóságának elnökévé lépett elő. Ez az első eset, amikor ezt a pozíciót olyan valaki tölti be, aki nem tartozik a Ford családhoz. Ez persze korántsem jelenti azt, mintha patrónusa lemondott volna arról, hogy döntően befolyásolja a konszern politikáját.

1961-ben John Fitzgerald Kennedy elnök, miután bizalmas tanácskozást folytatott Henry Ford IIvel, McNamarát kinevezte a Hadügyminisztérium élére. Az újdonsült miniszter protektora ebből az alkalomból állítólag így nyilatkozott:

− Ha McNamara az államigazgatásban ugyanolyan jól beválik, mint a Ford Motor Companynál, akkor országunk sokat nyer vele.

Néhány év elteltével McNamara neve kezdett egyet jelenteni a vietnami háború eszkalációjával és − ami ezzel együtt járt − az amerikai fegyverkezési ipar, és ezen belül persze a Ford-művek nyereségeivel. A beavatatlanok esetleg elgondolkodtak, hogy miért mondott le McNamara a Ford Motor Company igazgatósági elnökének tisztségéről, ami évente 500 000 dollárt jelentett neki, a mindössze évi 27 000 dollárral javadalmazott új állásért. Nem kell aggódniuk, az „élő számítógép” mindkét állást betölti. Hogy ezzel Ford sem járt rosszul, mindennél világosabban mutatja a konszern három egymást követő évben elért tiszta nyereségeinek összege:

1963 − 488 millió dollár
1964 − 505 millió dollár

1965 − 703 millió dollár

1968-ban volt hatvan éve, hogy megjelentek a piacon az első „T” kocsik, amelyek azután forradalmi módon átalakították az amerikai falvak, kis- és nagyvárosok életét. A menedzserek korában azonban nincs már helye az olyan vágású embereknek, mint Henry Ford I. volt, akinek unokája viszont igen gyorsan alkalmazkodott az új valósághoz. Fennmaradt azonban a nevéhez fűződő legenda, és még napjainkban is tovább él. Számos kortársunk van, akinek szemében Henry Ford − az igazság és az objektív tények ellenére is − még mindig reformátor, egy racionális és igazságos társadalmi rend szószólója. Reméljük, hogy ez a legendát a valósággal szembeállító könyv is hozzájárul ahhoz, hogy Ford az „automobil-civilizáció” történetében megkapja az őt valóban megillető helyét.

IRODALOMJEGYZÉK

Anderson, Rudolf: The History of the American Automobile. Washington 1950.

Armand, E. B.: Avtomobilesztrojenie v SzSzSzR i za rubezsom. Moszkva 1958.

Beard, Charles és Mary: Rozwoj cywilizacji amerikatiskiej. Warszawa 1961.

Burlingame, Roger: Machines that Built America. New York 1953.

Bushnell, Sarah: The Truth About Henry Ford. New York 1922.

Chase, Stuart: Men and Machines. London 1929.

Douglas, Paul: Real Wages in the U. S. Boston 1930.

Ervin, Spencer: Henry Ford vs. Truman H. Newberry. New York 1935.

Ford, Henry: My Life and Work. Detroit 1922. In collaboration With Samuel Crowther

Ford, Henry: Today and Tomorrow. Detroit 1926. In collaboration With Samuel Crowther

Ford, Henry: Moving Forward. Detroit 1930. In collaboration With Samuel Crowther

Ford, Henry: My Philosophy. Detroit 1929. – An authorized interview.

Foster, William: Outline Political History of the Americas. New York 1951.

George, Pierre: L'économie americaine. Paris 1949.

Honomeier, Emil: Die Ford Motor Company. Leipzig 1915.

Huxley, Aldous: Brave New World. London 1932.

Kahn, Albert: Zdradzony narod. Warszawa 1952.

Klinckowstroem, Carl: Geschichte der Technik. München 1951.

Kuczynski, Jürgen: Poloeznie robotników w Stanach Zjednoczonych od roku 1789 do czasów dzisiejszych. Warszawa 1949.

Larsen, Egon: Ludzie, którzy tworzyli przyszlosc. Warszawa 1962.

Lehidoux, Partick: Ford – Entreprise internationale. Paris 1953.

Lochner, Louis: Die staatmánnischen Experimente des Autokönigs Henry Ford. München 1920.

Nevius, Allen: Ford – The Times, The Man, The Company. New York 1954.

Norwood, Erwin: Ford Men and Methods. New York 1931.

Oliver J.: History of American Technology. New York 1956.

Pipp, E. G.: The Real Henry Ford. Detroit 1922.

Pipp, E. G.: Henry Ford, Both Sides of Him. Detroit 1926.

Richards, William: The Last Billionaire. New York 1948.

Rousseau P.: Histoire des techniques et des inventions. Paris 1958.

Saeger, Adolf: Henry Fords Werden und Wirken. Stuttgart 1915.

Simonds, William: Henry Ford. New York 1943.

Sinclair, Upton: The Flivver King. Pasadena (Kalifornia) 1937.

Strzelecki, Jan: Niepokoje amerykanskie. Warszawa 1962.

Taylor, Frederick: Scientific Management. New York 1947.
Taylor, Frederick: Shop Management. New York 1911.
White, Lee Strot: Farewell to Model „T”. New York 1936.
Zvorikin A. A.: Isztoria tehniki. (Gyűjteményes mű) Moszkva 1962.

A kiadásért felel a Kossuth Könyvkiadó igazgatója
Szerkesztette Kukk Györgyné
A borító és a kötésterv Szabó Árpád munkája
Műszaki vezető Szécsi Andor
Műszaki szerkesztő Gyenes L. György
Képszerkesztő Fábri Magda
A szedést 1973. V. 7-én kezdték meg
Megjelent 1973. XI. 10-én, 20 000 példányban Terjedelme 23 (A/5) + ív 1/2 ív képmelléklet
PL —150—K—7375
73 1761 Atheneaum Nyomda, Budapest − íves magasnyomás
Felelős vezető: Soproni Béla vezéngazgató